1914
ARMÉE
FRANÇAISE
1940

GBM 137

GBM
Histoire de
GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL

www.histoireetcollections.com

137
JUILLET
AOÛT
SEPTEMBRE
2021

BENI SNASSEN
387

Chars B au combat
Baroud d'honneur sur la Marne

Organisation
Le bataillon d'infanterie en 1940

Blindés 1940
Le bilan chiffré

Grande Guerre
L'artillerie lourde à tracteurs

Œuvres 1939
Les sanitaires américaines de Neuilly

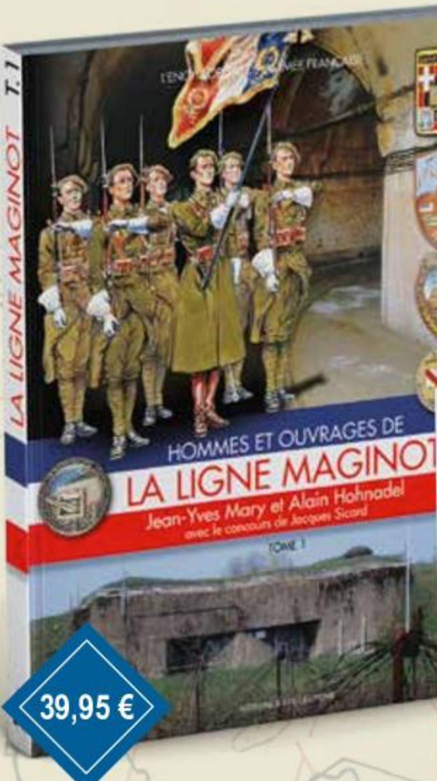
Renault R 35 tardifs
avec la brigade polonaise de Maczek

L 17839 - 137 - F: 12,50 € - RD

BE / LUX / IT / ESP /PORT. CONT / GR : 13,90 €
Can : 19,75 C$

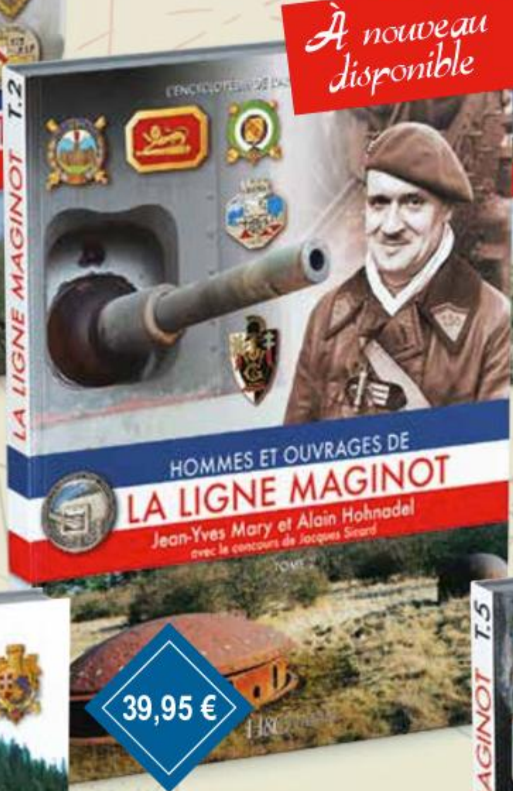
Complétez votre collection !

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT



39,95 €

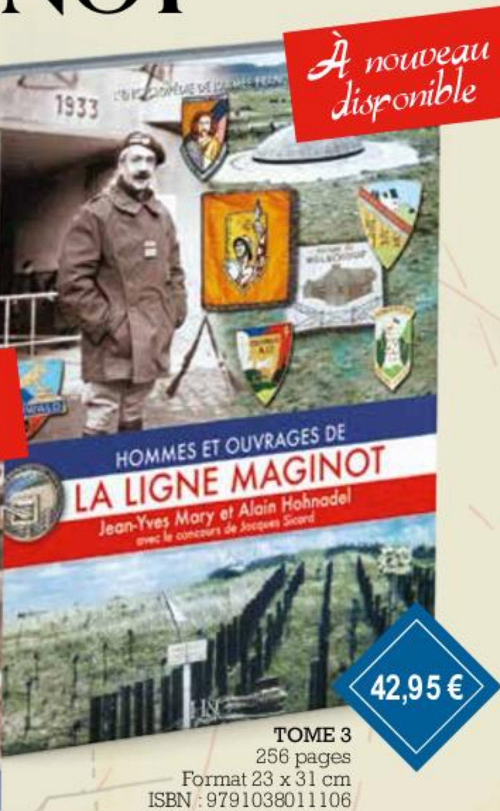
TOME 1
192 pages
Format 23 x 31 cm
ISBN : 9782915239720



À nouveau disponible

39,95 €

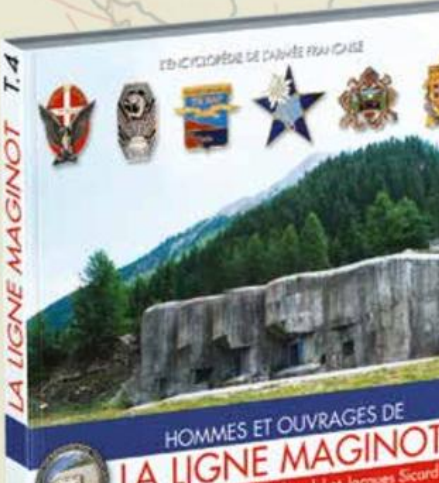
TOME 2
232 pages
Format 23 x 31 cm
ISBN : 9782908182972



À nouveau disponible

42,95 €

TOME 3
256 pages
Format 23 x 31 cm
ISBN : 9791038011106



39,95 €

TOME 4
192 pages
Format 23 x 31 cm
ISBN : 9782915239461

39,95 €

TOME 5
192 pages
Format 23 x 31 cm
ISBN : 9782352501275

COMMANDEZ NOS LIVRES SUR WWW.HISTOIREETCOLLECTIONS.COM

Histoire de Guerre, Blindés & Matériel (GBM) est une publication de Sophia Histoire & Collections, SAS au capital de 10 000 €
Siège social : 5, avenue de la République, 75011 Paris

Président-directeur général : Thierry Verret
Directeur général : Sasan Mottaghian

Directeur de la publication et de la rédaction : Thierry Verret

Responsable de la production : Sandrine Régat ✆ 01 40 21 18 26

RÉDACTION, ABONNEMENTS ET COMMANDES
Sophia Histoire & Collections, 5, av. de la République, 75011 Paris
✆ + 33 (0)1 40 21 18 20
Abonnements et commandes : abonnement@histecoll.com
Commandes des professionnels :
commandes-pro@histecoll.com
www.histoireetcollections.com

L'ÉQUIPE GBM
Rédacteur en chef : François Vauvillier
E-mail : gbm@histecoll.com

Principaux contributeurs :
A. Alvarez, J.-F. Antoina, P.-F. Aujas, É. Barbanson, S. Bonnaud, M. Comas, D. Coste, É. Denis, L. Deneu, G. François, F. Guidicelli, D. Houliez, É. Klamerek, A. Laffargue, J.-C. Latour, L. Lecocq, P. Malmassari, J.-Y. Mary, R. Potié, N. Palmier, A. Salles, M. Schiavon, É. Schwartz, M. Souquet, J. Tartare, P. Touzin et H. de Wailly.

ainsi que Roger Avignon, Pascal Danjou, Stéphane Ferrard, Jean-Gabriel Jeudy et Jacques Sicard qui vivent à travers nos pages.

PUBLICITÉ
Mediaobs
44, rue Notre-Dame des Victoires, 75002 Paris
Directeur : Christian Stefani
✆ + 33 (0)1 44 88 93 79 *E-mail* : cstefani@mediaobs.com

Chef de publicité : Martin Rougé
✆ + 33 (0)1 44 88 89 10 *E-mail* : mrouge@mediaobs.com

RÉDACTION ET GRAPHISME
Rédaction : Philippe Charbonnier, Morgan Gillard, Michael Klein, Éric Micheletti, Émilien Pépin.

DISTRIBUTION EN KIOSQUE MLP

SERVICE DES VENTES KIOSQUE
MLP
Numéro de téléphone réservé aux diffuseurs de presse
✆ 04 74 82 14 14

Un encart comportant une offre d'abonnement à la revue GBM est jeté dans les exemplaires vendus en kiosque de cette parution.

DIFFUSION EN BELGIQUE
Tondeur Diffusion,
Avenue Van Kalken, 9
B-1070 Bruxelles.
Abonnements ✆ 02/555 02 17
Administration des ventes ✆ 02/555 02 21. Fax : 02/555 02 09
FORTIS 210-0 402 415-14. *E-mail* : press@tondeur.be

N° CPPAP : 0122 K 79212
N° ISSN : 1956 - 2497
Dépôt légal : à parution.

Impression : Imprimatur
43, rue Ettore Bugatti, 87280 Limoges

© Copyright Sophia Histoire & Collections 2021
Reproduction interdite sans accord écrit préalable.

Fabriqué et imprimé en France

Origine du papier : Allemagne
Taux de fibres recyclés : 0 %
Certification : PEFC
390 g CO2 éq/ex.

MÉMOIRE DE NOS PÈRES 8
Tué à Montsuzain

NOS LECTEURS ENQUÊTENT 10
Retour à Clamecy

ARTILLERIE LOURDE À TRACTEURS 13
14-18 : l'ALT s'organise

ORGANISATION 27
Bataillon d'infanterie 1940

TERRAIN ET OPÉRATIONS 35
Le 41e BCC sur la Marne

HOPITAL AMÉRICAIN DE NEUILLY 57
Conductrices et voitures

UNITÉS ET OPÉRATIONS 61
Le 1er BC polonais 1940

MATÉRIEL BLINDÉ 1940 73
Bilan de liquidation

GBM
Histoire de
GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL
137
JUILLET AOÛT SEPTEMBRE 2021

ÉDITORIAL

VOUS AVEZ DIT BENI SNASSEN ?

Acteur tragique de la défense du pont de Pogny, sur la Marne, avec trois tués à son bord le 12 juin 1940, le char en vedette de notre couverture portait un nom à la consonance bien singulière.

Pour les plus férus en histoire militaire, *Beni Snassen* évoque les combats qui ont opposé, sporadiquement sur une période de plus de soixante ans, l'armée française à quatre tribus guerrières habitant la région de petite montagne du même nom, située au nord-est du Maroc et frontalière avec l'Algérie.

C'est non loin au sud des monts des Beni Snassen qu'eut lieu, le 14 août 1844, la célèbre bataille de l'Isly : commandée par le général Bugeaud — nouvelle tête de Turc de nos amis les déconstructeurs intersectionnels —, l'armée française y mit en déroute les troupes du sultan du Maroc. Ce morceau de bravoure est relaté, à l'ancienne, dans un ouvrage de 1977 : « *L'adversaire, obligé de repasser l'oued Isly, tenta encore de résister sur la rive gauche, jusqu'au moment où, par une action combinée des trois armes* [infanterie, cavalerie, artillerie], *Bugeaud le mit définivement en fuite. Les contingents Beni Snassen, qui étaient alliés aux Marocains, se retournèrent alors contre eux, achevant ainsi leur déroute, puis pillèrent le camp.* »[1]

Un demi-siècle plus tard, les Beni Snassen franchissent à maintes reprises la frontière algérienne pour y conduire des razzias sur les tribus sédentaires de l'Oranais français. Afin d'y mettre un terme, le général Lyautey, commandant la division d'Oran, intervient en mars 1907. Oudjda — non loin au sud des monts des Beni Snassen — est occupée le 29 mars. Depuis l'Isly, c'est la première intervention militaire française au Maroc ; quelque temps après, les Beni Snassen demandent l'aman. La *paix française*, restaurant le pouvoir du sultan du Maroc sur un ancien empire chérifien en sommeil et soumis à la loi des tribus, mettra vingt-sept ans à s'établir.

Pour l'histoire technique comme on l'aime ici, c'est aussi dans le cadre des opérations autour du massif des Beni Snassen qu'a été employée, au début de 1908, la toute première automitrailleuse de l'armée française, la fameuse Panhard 24 HP du capitaine Genty, bien connue de nos plus fidèles lecteurs *(➠ GBM 87 page 58)*.

Il était donc parfaitement logique qu'en 1940, un char de bataille de l'armée française, bien qu'il fut de pure souche métropolitaine, ait porté ce nom en célébration de faits d'armes encore proches. Ainsi, *Beni Snassen* serait un nom choisi pour célébrer un haut-lieu des troupes du Maroc, s'inscrivant dans la grande tradition française, celle d'un colonel de Gaulle qui comptait, depuis 1938, un char D 2 *L'Isly* à son régiment de Metz.

Et bien non. Nous n'y sommes pas du tout.

L'histoire est coutumière de facéties : en réalité notre B 1 *bis* n° 387 porte, tout bonnement, le nom d'un vignoble marocain. Car les Beni Snassen sont aussi une région vinicole de renom. La vigne a été implantée au Maroc par les Phéniciens voici 2 500 ans et le vin marocain était apprécié des Romains. La présence française durant la première moitié du XXe siècle n'aura fait que le développer.

Mais pourquoi donner un nom de vin à un char de combat ? Parce que l'on est en France, et que cela fait partie de l' « *art de vivre à la française* » tel qu'on le loue en ces temps de réouverture des restaurants. Alors, comme le font nos marins, « *Buvons un verre, buvons-en deux, à la santé des amoureux, à la santé de notre France,*

Et merde pour les tristes sectaires qui nous ont déclaré la guerre ! »

francois.vauvillier@orange.fr *Paris, le 15 juin 2021*

---

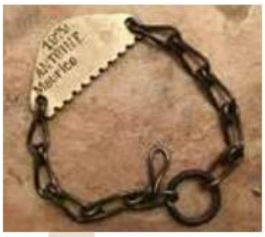
[1] R. Huré, H. de la Barre de Nanteuil, P. Devautour, J. de Pradel de Lamaze, *L'armée d'Afrique, 1830-1962,* Lavauzelle 1977, page 56.

VOTRE PROCHAIN NUMÉRO « 100 % ARMÉE FRANÇAISE »
GBM n° 138 le 30 septembre 2021

GBM
137
Chars B au combat
Baroud d'honneur sur la Marne
Organisation
Blindés 1940
Grande Guerre
Renault R35 tardifs
Œuvres 1939

En couverture.
Complétons l'éditorial par une dernière anecdote sur le nom du B1*bis* 387. Appartenant au « 7e bataillon » de fabrication pour lequel ont été choisis des noms de hauts-lieux de la Grande Guerre, il est d'abord baptisé *Vimy*. Mais à la suite de prélèvements liés au rééquipement du 37e BCC, les séries thématiques se voient morcelées. Au 49e BCC, le commandant Préclaire y remet bon ordre, en revenant au thème des vignobles (du « 6e bataillon ») pour tous ses chars (➟ *détails dans GBM 87 page 54*). **C'est ainsi que le *Vimy* deviendra le *Beni Snassen*.**
(Mise en couleurs de Laurent Lecocq)

VOS RÉACTIONS, VOS



La PLAQUE D'IDENTITÉ modèle 1918 du caporal Maurice Antoine, 67e BCC.

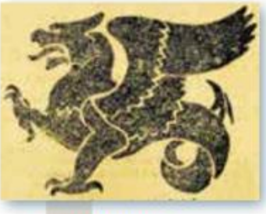
Un souvenir du caporal Antoine

Triple heureuse surprise à la lecture de **GBM** 135 que je partage avec mon fils. L'article de mon ami Laurent Demouzon, une avancée sur le 67e BCC (➟ *page 12*) et l'une des trois photos de l'échappée du groupe sur la chenillette Lorraine (➟ *page 59*), celle dont mon père tenait l'appareil photo. Vous me comblez.

Je l'avais oubliée, voici la photographie de la plaque d'identité de mon père. En toute logique, c'est celle qu'il portait dans son char D1. Pourquoi n'en reste-t-il que la moitié alors qu'il a survécu, je ne saurais le dire.

Et bravo pour la pertinence de vos éditoriaux. Sur ma commune, avec nos frontières grandes ouvertes, c'est le flot des migtants qui passe depuis Albertville en direction d'Annecy et dont je suis un témoin direct. Hélas, bientôt la submersion... C'est sur cette inquiétude, en pensant à nos anciens qui ont payé si cher le prix de la liberté, que je vous prie d'accepter, avec toute ma reconnaissance, mes sentiments les meilleurs.

Claude Antoine, « *Orage en Champagne* »



Le GRIFFON IDENTIFIÉ. Le Panhard K11 illustré dans GBM 136 page 21 appartient au IIIe groupe du 84e RALT, nous signale Guy François, qui ajoute : « *Les batteries de ce groupe (nos 5 et 6) créées au début 1916, armées de 120 L, comptent alors chacune, en matière de tracteurs, six Jeffery légers et un tracteur lourd K11 de dépannage, ce dernier provenant des groupes des débuts, réorganisés fin 1915 et début 1916.* » Une étude détaillée sur l'ALT attend nos lecteurs page 13.

Du droit au désaccord cordial

Quelle ne fut pas ma surprise en lisant votre éditorial de **GBM** 136. J'ai cru avoir reçu *National-Hebdo* ou *Rivarol*. J'ai toujours pensé que GBM était une revue spécialisée dans l'histoire des blindés et des matériels et non pas un organe d'une presse d'opinion. Votre diatribe n'a pas lieu d'être exposée dans GBM, réservez-la pour la presse sectaire. J'espère que ce type de sortie ne se répètera pas au risque de perdre un abonné. Salutations.

X *(mais courriel dûment signé)*, par internet

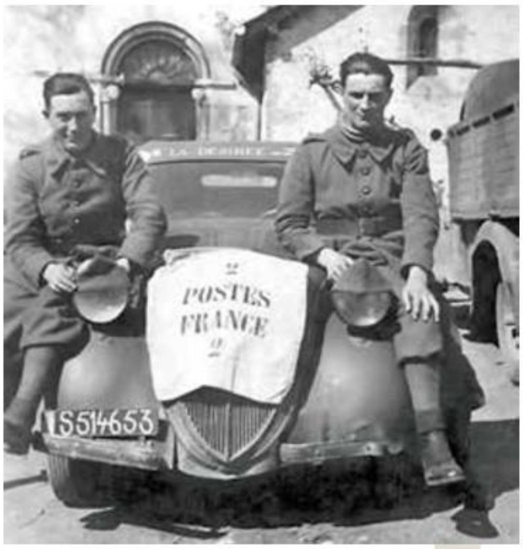
FV J'ai pour usage, chaque trimestre, de partir d'une donnée historico-militaire concernant notre pays — GBM, au-delà des roues et chenilles, est une revue d'histoire de France — pour développer les observations qui me sont propres concernant la période présente.

Votre liberté est entière d'être en désaccord avec mes propos. Je note pour ma part que, depuis la sortie de GBM (mon édito était parti à l'impression le 17 mars), le ministre algérien du travail a qualifié, début avril, la France d'« *ennemi traditionnel et éternel de l'Algérie* ». S'il le dit... Merci d'avance de rester fidèle à GBM par-delà nos divergences d'appréciation.

« La Désirée », attendue par nos soldats

Lecteur de **Charge Utile**, je vous adresse, pour les revues sœurs, cette photographie prise en 1939-1940 dans la région de Briançon - Gap - Embrun, sur laquelle figure mon grand-père, préposé PTT dans le civil, mobilisé comme caporal vaguemestre au 614e régiment de pionniers (14e CA). Sa Simca Cinq de réquisition a été décorée avec des hirondelles tenant une lettre dans le bec et baptisée « *La Désirée* ». Tel était le surnom que les soldats donnaient à la lettre venant de la famille ou de la fiancée. La voiturette transportait les sacs de courrier entre le casernement et la gare de Briançon.

Philippe Royer, 42440 Noirétable



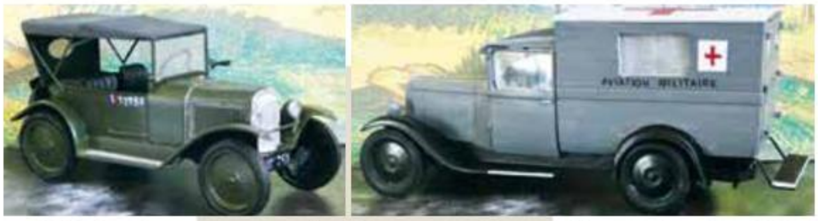
La SIMCA CINQ S514653 DES VAGUEMESTRES du 614e RP. Merci à Jean-François Colombet, rédacteur en chef de *Charge Utile*, de nous avoir transmis l'intéressant courrier de Philippe Royer.

Si l'on avait eu des tourelles biplaces...

Aurait-il été techniquement possible d'installer la tourelle biplace APX2 de l'AMC35 ACG1 sur les chars B1*bis*, S35 et D2 ? Il est certain que le système de la tourelle monoplace était un sérieux défaut mais, en dehors de cette faiblesse, les chars français de 1940 étaient largement supérieurs aux Panzer de la même époque. Un grand bravo pour la qualité de **GBM**.

Alain Delcourt, Luttré, Belgique

FV Le chemin de roulement de la tourelle APX2 (entraxe des billes) est d'1,395 m, contre 1,13 m sur l'APX1-CE du Somua et 1,07 m sur les B et D2. En dehors de ce problème de dimension



« *Voici deux de mes maquettes inspirées par des photographies trouvées dans GBM* », **nous écrit Wilfrid Pisani : la première montre une CITROËN C3 trèfle** *(GBM HS3 p. 50)*, **la seconde une sanitaire CITROËN C4G** *(GBM 136 p. 59). (Maquettes au 1/24 sur base Heller)*

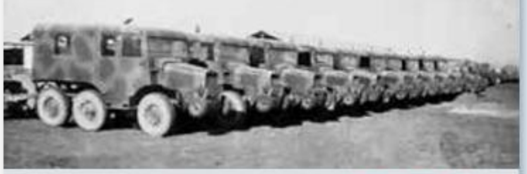
FORUM ATF40
Armée française 1919 - 1940
ATTENTION, NOUVELLE ADRESSE :
atf40.1fr1.net
SECTION GBM SUR ATF40
Participez nombreux au débat sur la politique rédactionnelle et aux compléments d'information ayant trait à GBM.

PARTICIPEZ AU MANIFESTE FRANÇAIS

en m'adressant vos courriers, **photographies**, (scans haute résolution), remarques, compléments d'information, restaurations de véhicules, reconstitutions en uniforme, « mémoire de nos pères », etc., à francois.vauvillier@orange.fr ou par lettre à la rédaction de **GBM**, Sophia Histoire & Collections, 5, avenue de la République, 75011 Paris. À très bientôt dans *vos* pages.

QUESTIONS, VOS APPORTS À GBM

AVIS DE RECHERCHE



L'heureux propriétaire de l'album du 352e RALA (groupe des forces mobiles du Levant) d'où est tiré ce superbe alignement de Laffly S 25 T lira-t-il ces lignes ? Si oui, je serai heureux qu'il entre en contact avec moi afin d'analyser de plus près cette photographie et quelques autres. Et, pourquoi pas, que cela puisse donner naissance à un beau sujet dans GBM ? Merci d'avance à lui. FV

qui pouvait être résolu à condition de revoir dans une certaine mesure la superstructure du char, se pose surtout la question du *poids* de la tourelle.

L'APX2, parce qu'elle est faiblement blindée (25 mm), est d'un poids compatible avec sa taille. Plus petites, les APX1 et surtout APX4 autorisent une carapace plus épaisse (40 et 56 mm). Bref, tout est question de choix. Dire que celui fait en matière de tourelles de chars de combat en France dans les années trente fut le bon serait mentir. Pour redresser l'aberration de la tourelle monoplace sur les chars à trois ou quatre hommes d'équipage, il aurait fallu que le choc de 1940 ne fut pas mortel pour nos armes. Merci pour votre fidélité à GBM.

Brancardier au Ier bataillon du 67e RI

Dans le dernier **GBM** (n° 136), j'ai lu en premier l'article sur la compagnie d'accompagnement dont j'ai trouvé l'organigramme (page 32) incomplet. Les brancardiers ne figurent pas dans celui-ci. Sans doute dépendaient-ils de la section de commandement ? Pendant son service militaire et la guerre 1939-40, mon père (1914-1998) a servi à la CAB1 du 67e RI de la 3e DIM (« *division motorisée avec les pieds* », disait-il. Le régiment a marché toute la nuit du 13 mai et la journée du 14 pour arriver à Stonne en début de soirée). Il y était brancardier infirmier, spécialisé dans les soins aux gazés, et se trouvait à Stonne et aux Grandes Armoises du 14 au 24 mai, date de la relève du « 6-7 ».

À Stonne, les brancardiers ont subi eux aussi les obus et les bombardements aériens. Je possède toutes les lettres que mon père a envoyées pendant la guerre et sa captivité en Allemagne (Stalag III A). En juin 1943, il a exposé toute sa campagne à sa future épouse — ma mère — et bien plus tard je l'ai enregistré sur cette campagne. Ses souvenirs étaient intacts. À bientôt 73 ans, je suis fier que mon père ait appartenu au 67e RI qui a participé à bloquer l'ennemi à Stonne en mai 1940. Avec mes cordiales salutations.

Patrice Maridor, par internet

FV Merci de ce témoignage. La réponse est dans votre question : les brancardiers du bataillon comptent à la section de commandement, vous les retrouverez page 29.

ERRATA À GBM 136

Page 30, lire : « *...l'armée française mobilise 103 pièces d'ALVF dont* **46** (et non 36) *matériels à glissement...* »

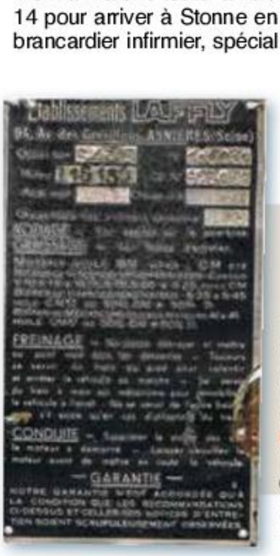
Page 79, dans la légende de la photographie du haut de la page, lire **91790** *(et non 91970)* pour l'immatriculation de l'AMC 35 Renault ACG1.

Merci à Loïc Richard pour l'extrême attention qu'il porte à chaque ligne de GBM.

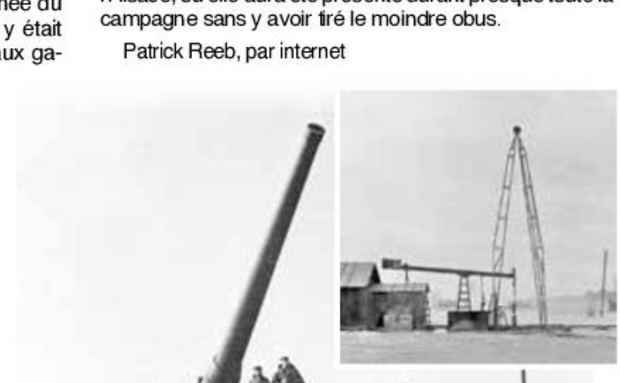
ALVF précisément identifiée et localisée

Suite à l'article de Guy François dans **GBM** 136, je peux préciser que la photo d'ouverture présente l'une des deux pièces de la demi-batterie du **II/373e RALVF** sur la position de tir de Kutzenhausen. Pour preuve les chèvres de pompage visibles en arrière-plan, qui équipaient à l'époque chaque puit de pétrole du champ pétrolifère de Pechelbronn *(photo ci-dessous)*. Le 12 juin 1940, le commandement avisa le PC de Walbourg de l'ordre de repli des pièces d'ALVF du 373e à destination de Dijon, pour y être mises à la disposition de la 5e armée. Le surlendemain à 3 h, les trains partirent à destination de Haguenau, Saverne, Sarrebourg en faisant un détour par Schweighouse. Ainsi, le 14 juin 1940, l'ALVF quitta le nord de l'Alsace, où elle aura été présente durant presque toute la campagne sans y avoir tiré le moindre obus.

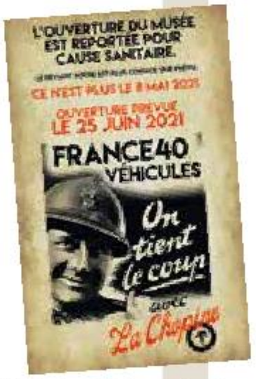
Patrick Reeb, par internet



Grâce à Claude Foucher, généreux donateur, la plaque constructeur du Laffly S45T n° 165033 (33e châssis produit, sous l'Occupation) pourra être rapprochée du châssis conservé au MM Park de La Wantzenau (➥ *GBM 135 page 9*) **qui en est dépourvu.** *(Communiqué par Hugues de Guillebon)*



Sur notre agenda

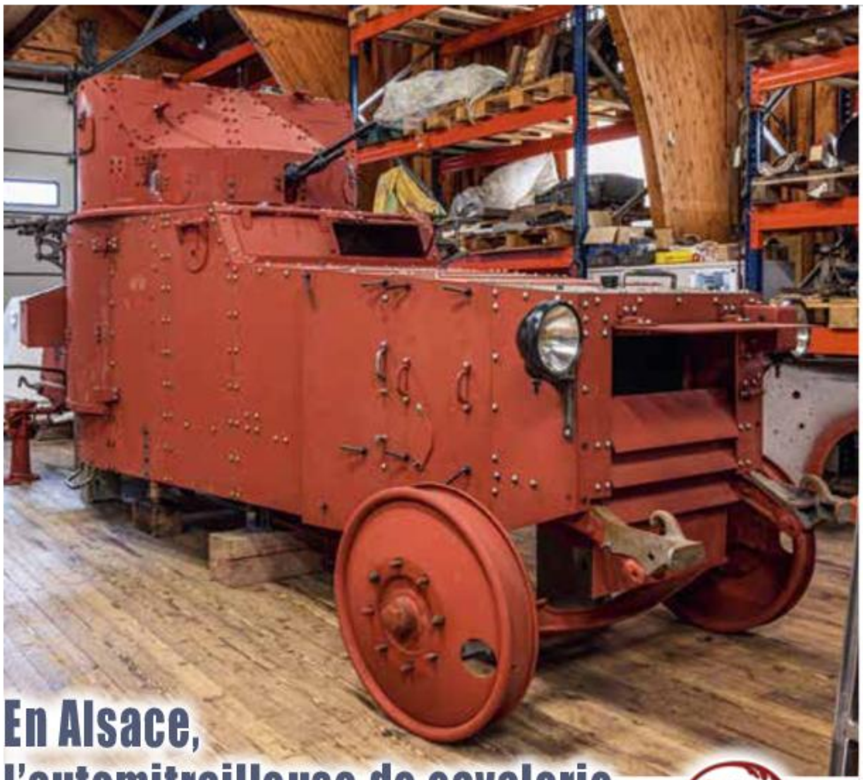

L'OUVERTURE DU MUSÉE EST REPORTÉE POUR CAUSE SANITAIRE.
CE N'EST PLUS LE 8 MAI 2021
OUVERTURE PRÉVUE LE 25 JUIN 2021
FRANCE40 VÉHICULES
On tient le coup
La Chapelle

Enfin, les Poilus ont vaincu la Kovid. L'inauguration du Musée France 40 Véhicules vient d'avoir lieu à Fismes (Marne). Une visite s'impose. www.facebook.com/france40vehicules

Le Musée du train et des équipages militaires vient d'ouvrir ses portes à Bourges et vous attend tout les jours du mercredi au dimanche (fermé en août). Reportage dans GBM 138. emb-info-musees.diffusion.fct@intradef.gouv.fr

LA CROISIÈRE JAUNE FÊTE SES 90 ANS
LA JOURNÉE DE LA CHENILLE

Prochaines Journées de la chenille à Vincy-Manœuvre les 11-12 septembre.



En Alsace, l'automitrailleuse de cavalerie White TBC sur ses (deux) roues

L'AMC White TBC de Didier et Alexandre Stark a maintenant fière allure, de face avec ses roues et sa tourelle en place. Mais il y a encore énormément de travail avant de la voir évoluer dans les manifestations commémoratives.

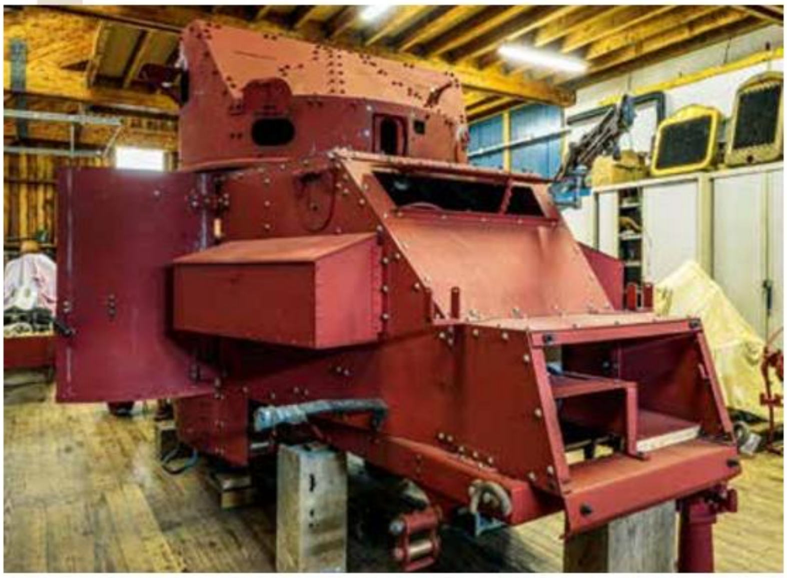
Vue de l'arrière certes, ça roule un peu moins bien... *(Photos Éric Schwartz)*

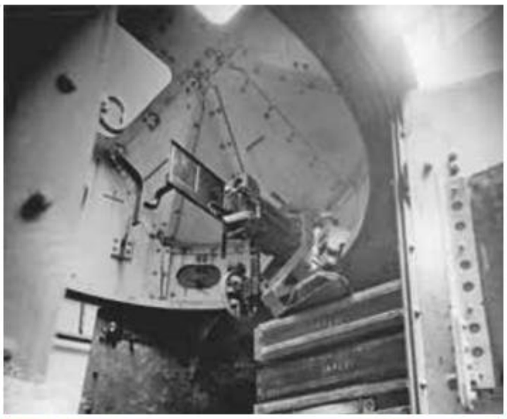
L'aventure a commencé au printemps 2018, nous en avions montré les premières ébauches dans GBM 131. Elle se poursuit, le Phénix n'a jamais été aussi près de déployer ses ailes... ou plutôt ses roues.

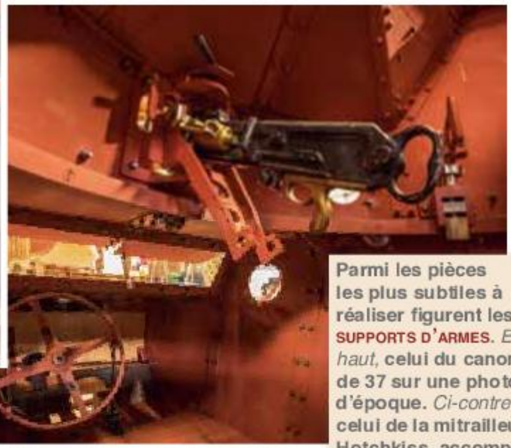
Notre correspondant permanent auprès du PRRA 40 (préservation, restauration et reconstruction d'automobiles anciennes), Éric Schwartz, vient de faire parvenir à la Rédaction les dernières photographies de cette merveille de reconstruction, projet fantastique que **Didier et Alexandre Starck** — le père et le fils — mènent à bien. Le châssis est authentique avec sa vraie mécanique. C'est celui, comme il se doit, d'un camion **White TBC 2 tonnes**. En revanche, toute la superstructure est refaite, au boulon près, grâce à des centaines de plans, pièce par pièce, tracés jadis par le bureau d'études de l'atelier de fabrication de Vincennes (AVIS), miraculeusement sauvés et conservés au Musée des Blindés de Saumur qui les a mis à leur disposition, pour reproduction. Pourtant, malgré cette documentation inestimable, que de difficultés pour comprendre un assemblage, faire coïncider les trous de perçage (c'était déjà vrai à l'époque) ou assurer le bon fonctionnement de chaque panneau ouvrant ou amovible.

À en juger par le rendu actuel, il semble que le plus dur soit accompli mais attention aux apparences trompeuses : bien des obstacles restent encore à surmonter, ne serait-ce que la reconstitution du poste de l'inverseur, avec son volant arrière, ou le support du canon de 37 SA.

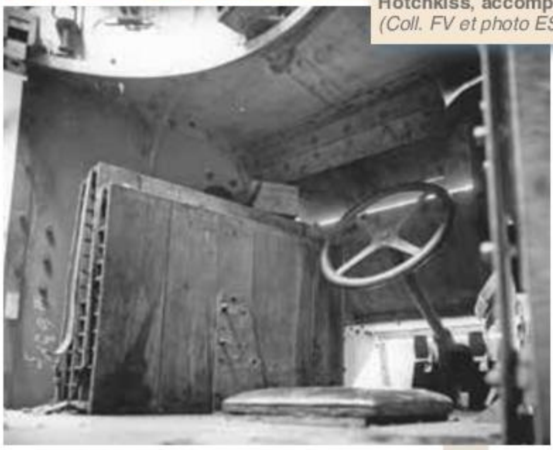
La date tant attendue de la première sortie recule au fur et à mesure que les mois s'égrènent — on connait cela aussi dans l'édition — mais tous les espoirs sont permis pour 2022. À suivre donc dans les colonnes de GBM. ■







Parmi les pièces les plus subtiles à réaliser figurent les SUPPORTS D'ARMES. *En haut,* **celui du canon de 37 sur une photo d'époque.** *Ci-contre,* **celui de la mitrailleuse Hotchkiss, accompli.** *(Coll. FV et photo ES)*



Également sur document d'époque, le POSTE DE L'INVERSEUR. Le quatrième homme d'équipage était assis sur un coussin à même le plancher, sans dossier. C'était sportif. *(Coll. FV)*

NOUVEAUTÉ

LA TRACTION AVANT CITROËN

SOUS L'UNIFORME VOLUME 2

La Traction Avant Citroën est la voiture la plus produite en France avant 1940 : plus de 250 000 exemplaires parcouraient les routes du pays et du monde entier à cette époque.
Il est donc logique de la voir, lors du second conflit mondial, accompagner armées comme populations civiles sur tous les fronts, dans toutes les contrées, y compris les plus reculées. L'omniprésence de cette auto est sans doute due également à ses performances : moderne et sûre, elle est utilisée par l'armée française, surtout en tant que voiture de réquisition, et peut-être plus encore par l'armée allemande qui l'emploie massivement sur toutes ses zones d'intervention, et enfin, par la résistance. En accompagnant tous les besoins de déplacements liés au conflit, elle en devient acteur incontournable, depuis l'avant-guerre jusqu'à la Libération, puis elle répond aux besoins nouveaux qui apparaissent après 1945. On la retrouve dans le quotidien, mais aussi dans les grands moments de l'Histoire.
C'est cette réalité étalée sur une douzaine d'années autour du conflit qu'on découvre à travers cet ensemble de photographies d'époque, pour la plupart jamais publiées.

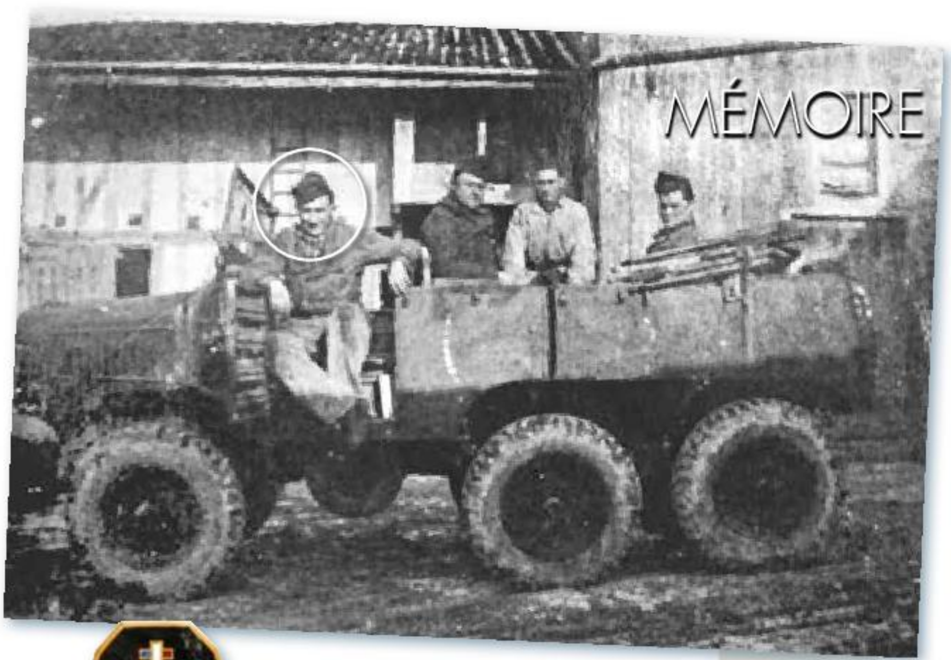
La Traction Avant
CITROËN
SOUS L'UNIFORME
Emmanuel Cardoux
Volume 2
WH
21964-19
H&C HISTOIRE & COLLECTIONS

144 pages
Format 23 x 31 cm
ISBN : 9791038011595

La Traction Avant
CITROËN
SOUS L'UNIFORME
FFI

Volume 1
toujours disponible

COMMANDEZ NOS LIVRES SUR
WWW.HISTOIREETCOLLECTIONS.COM



MÉMOIRE DE NOS PÈRES

Mon grand-oncle au 242e RALD, tué à Montsuzain le 15 juin 1940

Daniel
Quievreux

Coïncidence comme l'Histoire sait nous en offrir : au moment où nous mettions la dernière main à l'ultime combat du 41e BCC à Montsuzain (➠ *pages 51-56)*, le providentiel forum ATF40 publiait une intervention de Daniel Quievreux dont le grand-oncle tomba pour la France le 15 juin 1940 en ce lieu même. Il venait de fêter ses vingt-deux printemps.

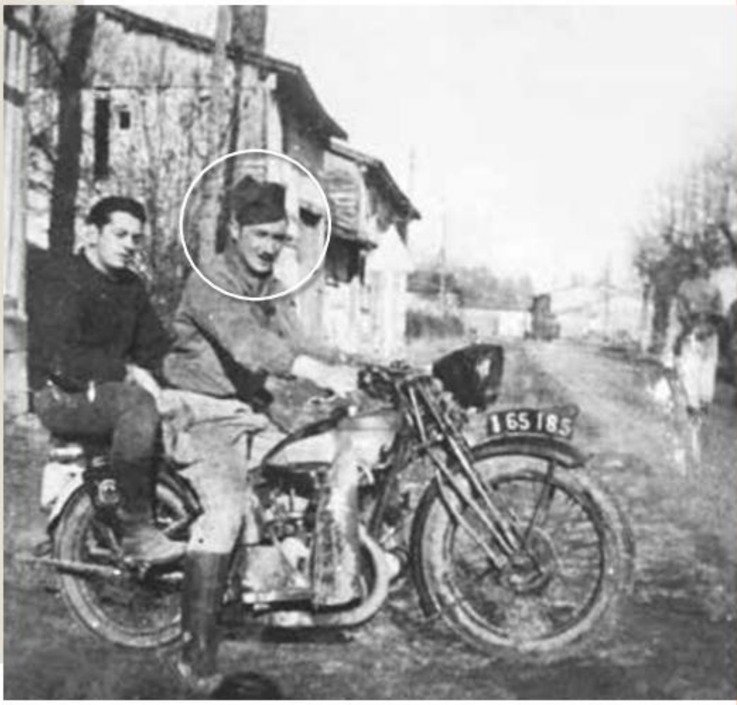
À la suite d'un apport d'informations de la part d'éminents spécialistes amis de GBM — Éric Denis et Jean-Yves Mary pour ne pas les citer, merci à eux —, Daniel Quievreux a pu reconstituer une partie de la trop courte histoire mlilitaire de ce jeune soldat. La voici. FV

René Sueur, mon grand-oncle, est né le 3 mai 1918 à Hirson. Mécanicien ajusteur de profession, il est appelé au service militaire en novembre 1938 à la caserne de Laon. La guerre survenue, un certificat de présence au corps du 7 octobre 1939 indique avec précision son affectation : **242e RADT, Ve groupe, 14e batterie** (capitaine Vincent). Bien que simple 2e classe, il était le « chauffeur du capitaine », rôle normalement dévolu à un brigadier. Il avait donc le privilège d'être au volant d'une **VLTT Laffly S15R**.

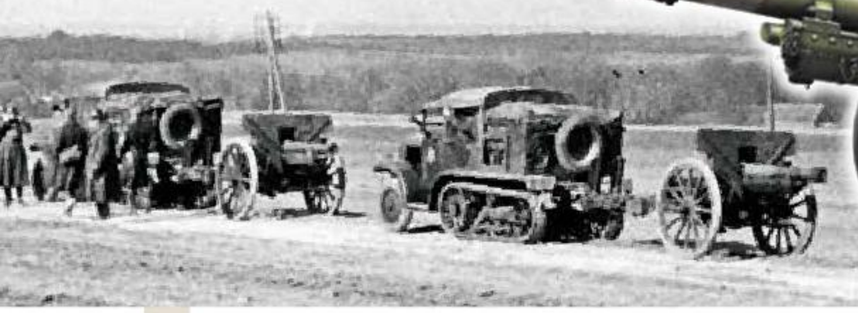
Dans un courrier du 29 décembre 1939, il indique qu'il a gelé à 16° en dessous de zéro : « *ils sont venus chercher tous les chauffeurs* [...] *pour vidanger tous les moulins* [sauf] *moi car dans la voiture du pitaine il y a de l'antigel* ».

Voilà tout ce dont je dispose pour la période précédant la mort de mon grand-oncle, le 15 juin 1940 à Montsuzain. Pour ce qui s'ensuivit, l'album-photo familial comporte quelques clichés datant probablement de septembre 1941, d'après ce que j'ai pu reconstituer au vu des courriers échangés entre ma famille et la mairie de Montsuzain. La majorité de ces photos montre les tombes de soldats tués, ainsi qu'une cérémonie de translation des corps. Je présume qu'elles ont été prises par un membre de ma famille sans pouvoir en dire plus hélas, beaucoup d'archives familiales ayant été perdues ou dispersées.

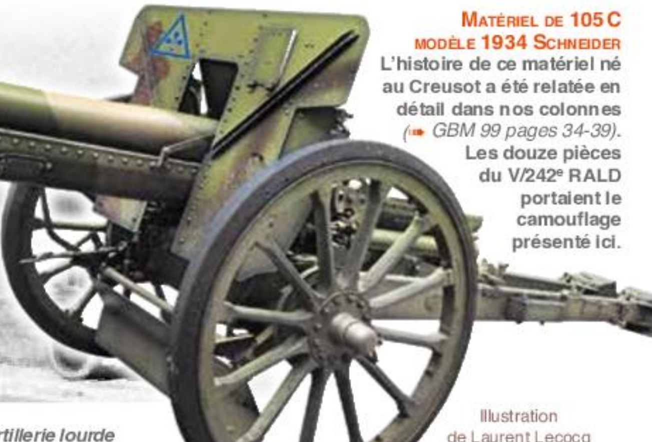
Mais les circonstances de la mort de mon grand-oncle sont partiellement éclairées par une lettre que la mairie de la commune a écrite à ma famille le 30 juillet 1941 : « *Nous pensons que le soldat Sueur René est inhumé à Montsuzain parce que* [sa]



René Sueur, qui cachait son jeune âge derrière une moustache, « *était passionné de mécanique, photographié sur une moto, devant un camion ou un avion* ». Le voici, *en haut de la page*, au début de 1940, sur la « *voiture du pitaine* », une VLTT **Laffly S15R**. Et, *ci-contre*, sur la **Terrot HDA** 65185 à tan-sad. *(Archives familiales)*

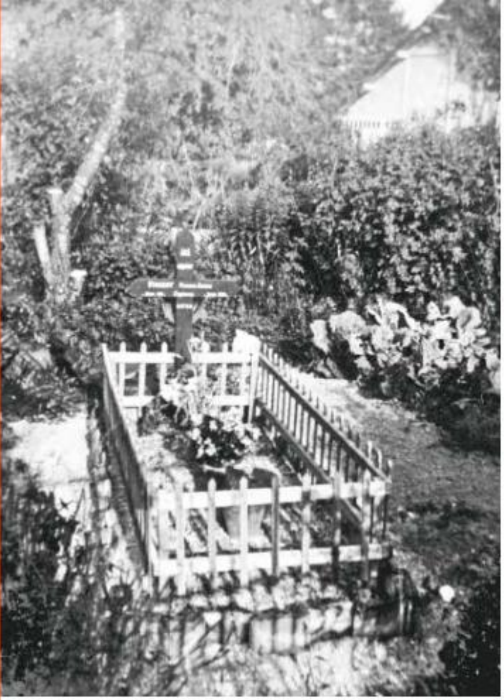


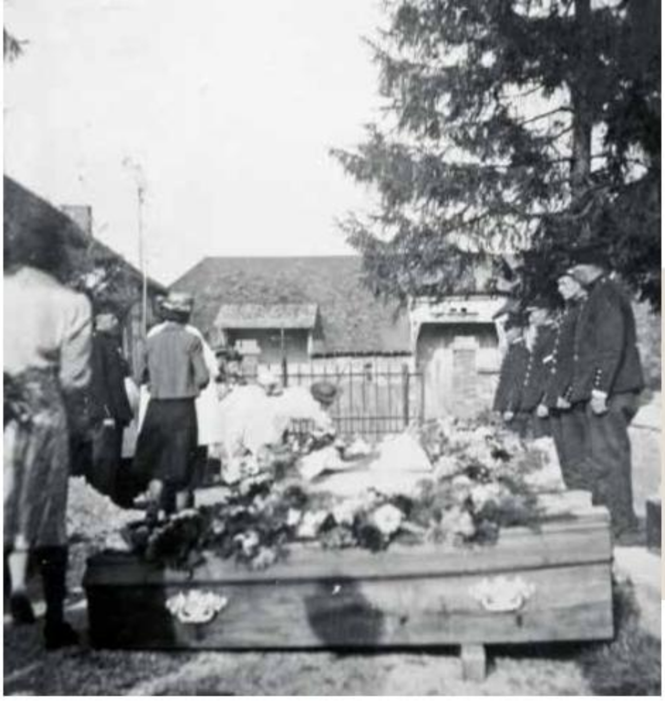
Tracteurs légers **Unic P107BU** et canons de **105C34S** du Ve groupe du 242e RALD (*artillerie lourde divisionnaire*, dit aussi RADT, *artillerie divisionnaire à tracteurs*). L'une de ses trois batteries, la 14e, était commandée par le capitaine Vincent, dont René Sueur était le chauffeur. Le 15 juin 1940, le V/242e RALD connaîtra une triste fin, capturé, non sans pertes, entre Voué et Montsuzain. *(Fonds Bouissoux via M. Bureau)*



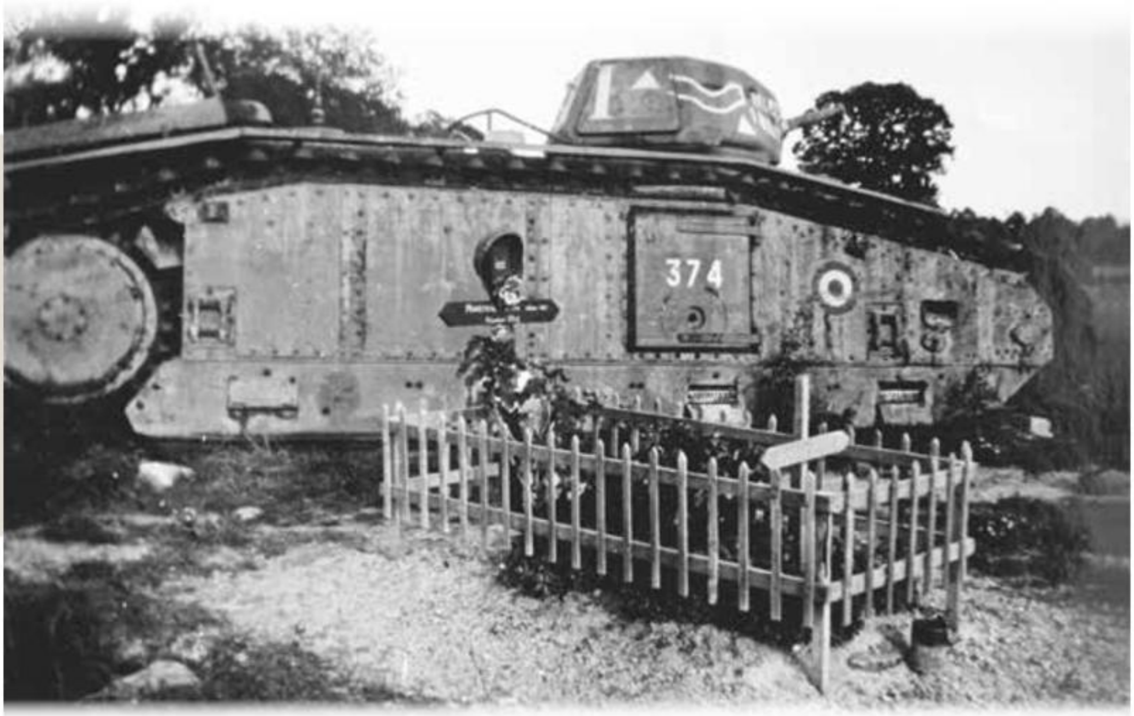
Matériel de 105C modèle 1934 Schneider
L'histoire de ce matériel né au Creusot a été relatée en détail dans nos colonnes (➠ *GBM 99 pages 34-39*). Les douze pièces du V/242e RALD portaient le camouflage présenté ici.

Illustration de Laurent Lecocq sur notice de François Vauvillier © LL-FV 2021





Dans l'album-photo familial figurent plusieurs vues de tombes, dont une, non présentée ici, de « *quatre soldats français inconnus* » (parmi lesquels René Sueur) enterrés ensemble derrière une haie calcinée. *À gauche.* La tombe individuelle du CAPITAINE FRANÇOIS-XAVIER VINCENT. *Ci-contre.* La cérémonie de translation des corps mis en bière dans le CIMETIÈRE DE MONTSUZAIN, en septembre (?) 1941, avec un piquet d'honneur des pompiers de la commune. *(Archives familiales)*



Deux photographies de l'album familial de Daniel Quiévreux présentent l'ÉPAVE DU B1*BIS* 374 *Villers-Marmery* vers l'été 1941. L'un d'elles, non publiée ici, est une vue classique de l'avant droit. L'autre, d'un intérêt et d'une qualité exceptionnels *(ci-contre)*, montre la tombe de l'ADJUDANT-CHEF MARÉCHAL dans sa seconde configuration *(à comparer avec celle de la page 55)*. Aucune épave de matériel plus léger ne figure dans l'album, laissant supposer qu'elles ont déjà été, à ce moment, retirées du lieu des combats. *(Archives familiales)*

plaque d'identité a été trouvée là où plusieurs voitures du 242ᵉ RA ont été brûlées. Quatre cadavres entièrement carbonisés ont été trouvés à cet endroit et nous avons pensé que la plaque appartenait à l'un d'eux. Le capitaine Vincent, du 242ᵉ RA, avait été retrouvé tué à quelques mètres de là et est aussi inhumé ici. »

Que le nom de mon grand-oncle René Sueur soit cité dans vos colonnes sera pour moi une modeste façon de lui rendre hommage. DQ

Cette plongée dans la dramatique journée de Montsuzain n'est pas terminée. **Thierry Focone**, qui réside dans la commune, s'est livré à de patientes recherches.[1] Il cite nombre d'éléments de diverses armes retraitant par Montsuzain le 15 juin en fin d'après-midi, pris sous le feu ennemi, et précise : « *le capitaine Vincent est exécuté par les Allemands, vraisemblablement en représailles de l'assassinat, plus tôt dans la journée, d'un officier allemand.* » L'enquête continue. ■

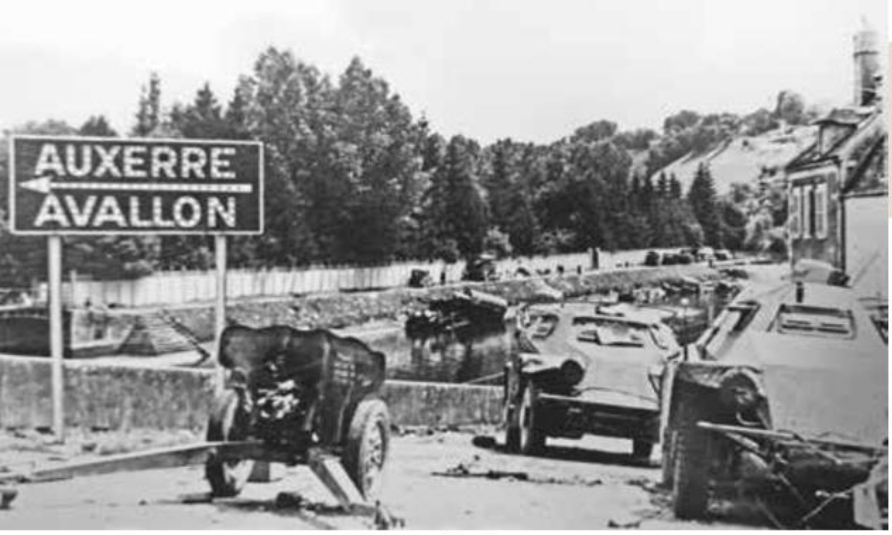
Soixante-huit noms (et six inconnus) figurent sur la plaque du MONUMENT COMMÉMORATIF DE MONTSUZAIN, où chaque année est organisée une cérémonie du souvenir des morts pour la France en ce tragique 15 juin 1940. *(Photos J.-Y. Mary)*

---

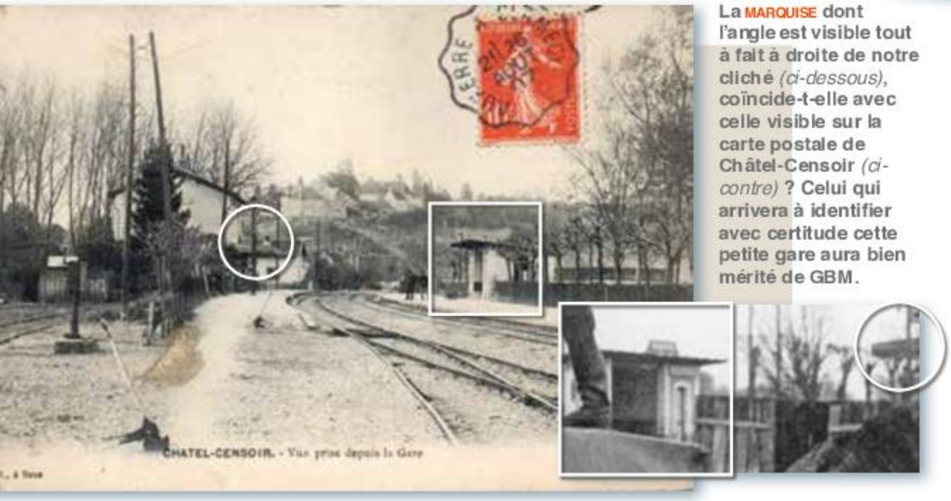
[1] À lire sur atf40.1fr1.net/t9465-bataille-de-montsuzain-le-15-juin-1940

Hotchkiss H 39 à Clamecy
Nos lecteurs mènent l'enquête

L'affaire de Clamecy le 16 juin 1940 et plus largement la question du sort des derniers chars Hotchkiss H39 produits (➟ *GBM 136 pp. 67-74)* a soulevé un vif intérêt auprès de nos lecteurs. Ils ont mené l'enquête dans différentes directions, toutes intéressantes. Voici les résultats de leurs investigations.



« *Je dispose d'une photo de l'entrée du* PONT DE CLAMECY *mais sous un autre angle,* nous écrit Pierre Feuillâtre. *Le H39 n'est plus là mais sur la droite figurent deux SdKfz 222. Peut être avez-vous ce cliché ?* »
Cette photographie met en évidence les deux Panzerspähwagen qui, selon toute vraisemblance, ont été mises hors de combat sur la rive droite, place de Bethléem, au débouché de la route d'Auxerre, par le canon de 75 en batterie sur la route d'Armes. Et c'est après les combats que les deux AM ont été déplacées rive gauche, comme le montrent la photo ci-contre, ainsi que, avec un œil exercé, celle publiée en bas de la page 69 de GBM 136.
(Collection Pierre Feuillâtre)



La MARQUISE dont l'angle est visible tout à fait à droite de notre cliché *(ci-dessous)*, **coïncide-t-elle avec celle visible sur la carte postale de Châtel-Censoir** *(ci-contre)* **? Celui qui arrivera à identifier avec certitude cette petite gare aura bien mérité de GBM.**

Une halte bien difficile à identifier

À propos des Hotchkiss de Clamecy, la photographie numéro 4 de la page 70 montre le char **2120** (carcasse Cail 209) près d'une petite gare. Sur la photo en question, on visualise en arrière-plan un petit bâtiment qui est, à l'évidence, un abri pour voyageurs. Ayant cherché, à proximité de Clamecy, une gare comportant un tel bâtiment, j'ai trouvé celle de **Châtel-Censoir** *(➟ carte postale ci-dessus)* qui pourrait correspondre. Elle se trouve sur la ligne Clamecy-Auxerre, dans le département de l'Yonne, à 12 km (vol d'oiseau) au nord-est de Clamecy. Existe-t-il d'autres photos de ce char Hotchkiss dans cette gare, prises sous des angles différents, qui permettraient de confirmer ou infirmer mon hypothèse ?

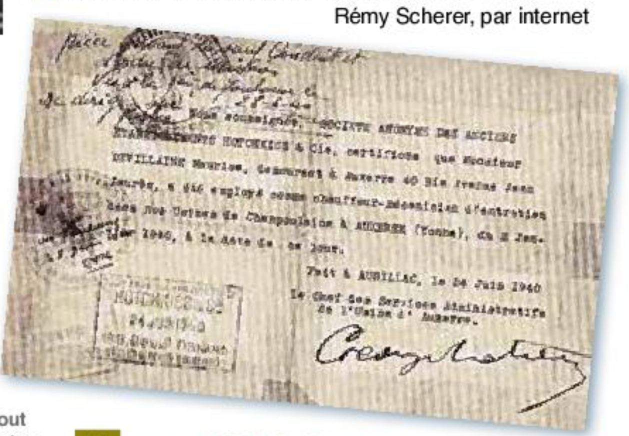
Loïc Richard, par internet

FV Hélas non, aucune autre vue de cette halte n'a émergé à ce jour. Et, comme ces bâtiments ferroviaires sont construits un peu partout sur le même modèle, il n'est pas possible, pour l'instant, de trancher.

L'établissement Hotchkiss d'Auxerre

Toutes mes félicitations pour **GBM** 136 que je suis en train de relire attentivement. Je reviens sur l'article concernant les H39 de Clamecy et plus particulièrement sur la page 73. Mon intervention porte sur l'implantation Hotchkiss à Auxerre. Son usine était située à **Champoulains**, quartier d'Auxerre *(➟ document ci-dessous)*. Je n'en sais pas plus hélas.

Rémy Scherer, par internet



Nous soussignés, SOCIETE ANONYME DES ANCIENS ETABLISSEMENTS HOTCHKISS & Cie, certifions que Monsieur DEVILLAINE Maurice, demeurant à Auxerre 40 Bis Avenue Jean Jaurès, a été employé comme chauffeur-mécanicien d'entretien dans nos Usines de Champoulains à AUXERRE (Yonne), du 2 Janvier 1940, à la date de ce jour.

Fait à AURILLAC, le 24 Juin 1940

Le Chef des Services Administratifs de l'Usine d'Auxerre.

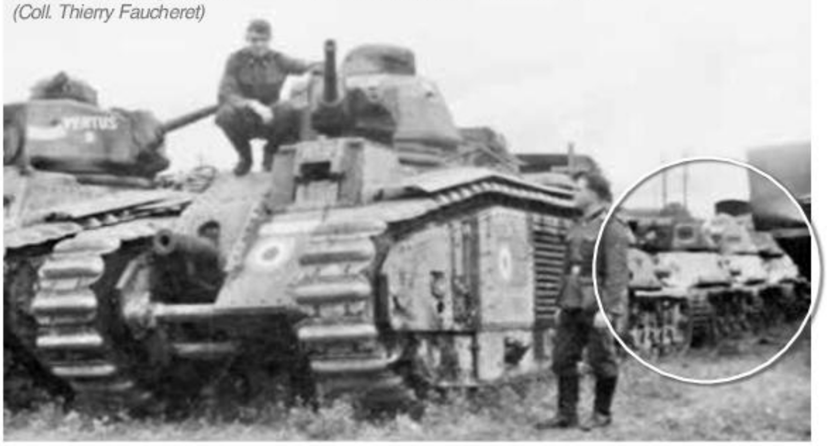
HOTCHKISS & Cie
24 JUIN 1940

Les quatre H39 de Cravant

J'ai pu retrouver, ces dernières années, le lieu exact où le B1*bis* **372** *Vertus* du 41^{e} BCC a été stocké. Je le traquais depuis lontemps, Vertus étant mon village de naissance. Du coup, cela nous donne le lieu où ont été rassemblés les quatre H39 non terminés que vous présentez page 74 de **GBM** 136. Il s'agit de **Cravant**, situé à 19 km au sud-est d'Auxerre. Clamecy est nettement plus loin (30 km à vol d'oiseau de Cravant) au sud-ouest de cette commune et pas sur la même route.

Thierry Faucheret, par internet

FV Précieux renseignement. La proximité d'Auxerre autorise à penser que ces chars, ayant quitté l'usine Hotchkiss de Champoulains, ne sont pas allés bien loin. Dans cette hypothèse, confortée par la route différente empruntée par ces chars, il s'agirait d'appareils s'ajoutant à ceux identifiés à Clamecy ou aux alentours, hypothèse qui comblerait la majorité des trous de la liste page 74. Cependant, pour la transformer en certitude, il faudrait disposer de photographies plus précises de ces H39, qui révéleraient des numéros différents.



À CRAVANT, le *Vertus*, le *Ribauvillé* et les quatre H39.
(Coll. Thierry Faucheret)

Pour que votre magazine arrive chez vous

Abonnez-vous !

... dès aujourd'hui

25% de réduction !

1 an
4 numéros
37,50 €
SEULEMENT
au lieu de
~~50 €~~*

votre cadeau

recevez
l'outil multifonctions

Cette carte 11 fonctions en acier
vous permet de couper, scier, décapsuler et même mesurer...
Livrée avec son étui, emportez avec vous et partout un maximum d'outils !

Caractéristiques : **ouvre-boîte • lame • tournevis • règle décapsuleur • scie • 6 tailles de clés plates.**

Coloris : argent. Dimensions : 7,1 x 4,3 x 0,2 cm Poids : 35 gr

www.histoireetcollections.com

Bulletin à découper ou à photocopier

Bulletin d'abonnement

A retourner avec votre règlement à Service abonnement
Histoire et Collections - 5, avenue de la République 75011 PARIS
Abonnements étrangers : nous contacter par mail abonnement@histecoll.com

OUI, je m'abonne à
☐ GBM pour 1 an - 4 numéros
au prix de **37,50 €**
seulement, au lieu de ~~50 €~~

Et je reçois en cadeau
mon outil multifonctions

Je joins mon règlement de 37,50 € par :

☐ Chèque bancaire, ou postal à l'ordre d'Histoire et Collections

☐ Carte bancaire

N°

Expire fin M M A A

Date et signature obligatoires

Code crypto
(les 3 chiffres au dos de votre CB)

Nom

Prénom

Adresse

Code postal

Ville

N° Tél.

Année de naissance A A A A

E-mail

GBM137

☐ Cochez cette case, si vous ne souhaitez pas être informé des offres commerciales de H&C et de ses partenaires

Offre réservée aux abonnés France Métropolitaine. *Prix de vente kiosque : 12,50 €. Les tarifs indiqués sur cette page sont valables jusqu'au 31/12/2021. Les informations recueillies font l'objet d'un traitement informatique à des fins d'abonnement, de fidélisation et de prospection commerciale. Conformément à la loi Informatique et Libertés du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès, de modification, de rectification, de suppression et d'opposition au traitement des informations vous concernant. Pour exercer ces droits, il vous suffit de nous écrire à H&C 5 avenue de la République, 75011 Paris.

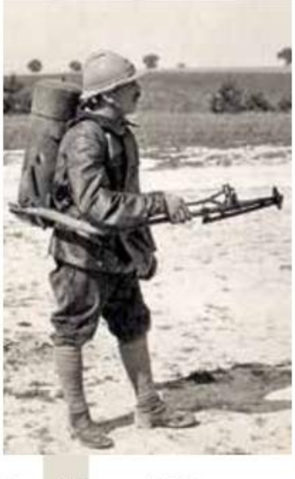
Retour de flamme COMPLÉMENT D'INFO

Les lance-flammes en 1940 aussi ?

Le sujet a été traité, pour la Grande Guerre, dans GBM 106. Éric Denis en dévoile ici la suite inattendue, qui n'a pu trouver place dans son nouvel ouvrage.

À la fin de 1918, l'armistice signé, les lance-flammes sont stockés à l'entrepôt de réserve générale de matériel d'Aubervilliers et seuls quelques appareils sont utilisés en 1937 pour des essais de déneigement de créneaux d'ouvrages de la ligne Maginot, sans résultats probants. En 1939, il est décidé d'évaluer la résistance des fortifications aux lance-flammes, et en particulier celle des bouches d'aération, ces essais mettant d'ailleurs en valeur des faiblesses à ce type d'attaque. Signalons enfin qu'il avait été envisagé, en 1937, de doter certains ouvrages de la ligne Maginot de lance-flammes lourds sans que ce projet soit concrétisé, malgré des essais assez concluants.

Dans différents manuels de la seconde moitié des années 1930 figurent la trace de l'**EMPLOI DE LANCE-FLAMMES DANS LA DÉFENSE ANTICHAR RAPPROCHÉE**, particulièrement à proximité des pièces antichars. Le texte stipule qu'il est envisagé d'en doter les pionniers des RI, ce qui ne sera pas le cas.



Devant l'impossibilité de présenter la moindre photo de lance-flammes français dans le contexte de 1940, voici un **N° 3 *BIS* (DIT P3 *BIS* EN 1939)** vu à Mourmelon le 7 juillet 1917. *(DR)*

En septembre 1939, il existe 1381 lance-flammes portatifs stockés, tous produits durant la Première Guerre mondiale. Ils peuvent assurer la dotation théorique de 92 divisions, chacune d'elles devant recevoir 15 appareils. Mais, du fait de leur ancienneté que les années de stockage n'ont pas améliorée, ces lance-flammes nécessitent une remise en état. C'est l'objet de la note n° 12064 1/EMA datée du 5 décembre 1939, demandant en outre s'il serait opportun d'en fabriquer d'autres. Le 11, par note n° 8633 1/FT, le général Gamelin répond qu'il n'envisage pas d'utiliser de lance-flammes et qu'en conséquence il ne voit pas l'intérêt de lancer la production d'appareils neufs. Il précise néanmoins qu'il lui semble intéressant de se réserver la possibilité de les employer et ordonne leur remise en état et la formation de 120 instructeurs à l'EMICC, à recruter parmi les sapeurs-pompiers de Paris comme cela avait été le cas lors de la guerre précédente.

Le 13 janvier 1940, la réparation des lance-flammes est achevée. Ils restent stockés à Aubervilliers jusqu'au 16 mai, date à laquelle une note du GQG ordonne que 280 modèles P3 ou P3 *bis* soient expédiés au détachement d'ouvriers d'artillerie de forteresse de la 2^{e} armée et aux parcs d'artillerie de forteresse des 3^{e}, 4^{e} et 5^{e} armées, la note précisant que leur emploi devra faire l'objet d'une autorisation préalable. L'expédition des lance-flammes sera suivie de la mise à disposition de 85 pompiers de Paris formés comme instructeurs et il semble qu'ils y aient été envoyés le 30 mai au soir. Il appartient ensuite à chaque armée de rechercher le personnel susceptible d'utiliser les lance-flammes dans les formations sous ses ordres. Il est d'ailleurs probable que certains soldats y soient déjà accoutumés car il existait dès le temps de paix un cours dédié à former des moniteurs pour ces matériels au camp de Mourmelon dans le cadre des cours pratique de tir de l'infanterie et des chars.

Les archives à notre disposition n'en révèlent malheureusement pas plus, mais tout porte à croire qu'aucun lance-flammes n'a été utilisé par l'armée française en 1940.

Éric Denis

Pages choisies AU FIL DES ÉDITEURS

Éric Denis
L'armée de Terre française du 10 mai 1940

L'armée de terre française du 10 mai 1940

Éric Denis

Disons-le tout net, ce n'est pas un livre qu'on lira d'une seule traite. Il y a tant d'informations précises, dans tant de domaines différents, que nous sommes là en présence d'un véritable monument documentaire. L'auteur a pris le parti de traiter la question, autant par le haut (doctrine, stratégie, budget) que par le bas (matériels, armement, organisation). Il en résulte un ouvrage répondant à pratiquement toutes les questions que l'on peut se poser sur notre armée de terre de 1940, et ce avec un niveau de détail absolument remarquable dans chaque compartiment du jeu, compte tenu de l'espace imparti. Les quarante premières pages traitent des questions infrastructurelles : système décisionnaire, diplomatie, stratégie, protection des frontières par la fortification, doctrine d'emploi des unités blindées. Le propos se poursuit sur les questions d'organisation et de matériels : motorisation et mécanisation, programmes d'armement, situation des forces à la mobilisation générale, « plan des cinq mois » (création de divisions nouvelles, renforcement des grandes unités existantes). Enfin, après avoir donné l'ordre de bataille français du 10 mai 1940, l'auteur conclut par un bilan de la valeur et des faiblesses de notre armée de terre, failles qui vont conduire à la sidération. On se prend, en feuilletant l'ouvrage pour en mesurer l'ampleur et la diversité, à s'arrêter sur telle ou telle page, l'œil attiré par un tableau ou par une photo, et à entrer dans le texte pour en tirer chaque fois une information de qualité. Car les 200 pages extraordinairement denses de cet ouvrage recèlent 268 photos, 15 cartes, 130 tableaux et 57 organigrammes et planches graphiques. Un livre de chevet pour tous les passionnés de 1940. En somme, tous les lecteurs de GBM. www.economica.fr

TOUS DROGUÉS
39 45

Tous drogués ?

Jean-Claude Delhez

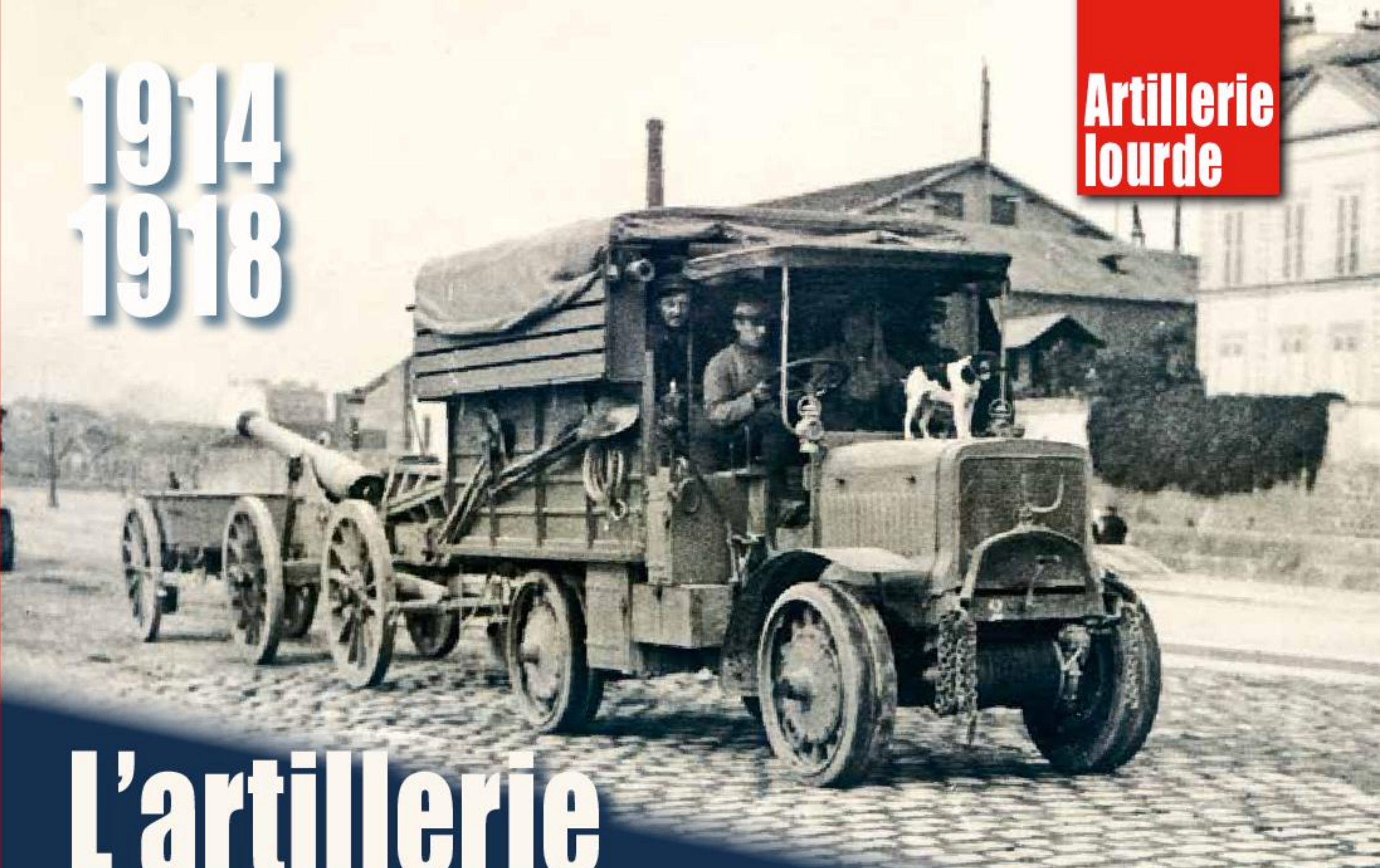
Le sous-titre de cet ouvrage très inattendu pourrait être *« l'arme des amphétamines dans la Seconde guerre mondiale »*. L'auteur avait déjà levé un clin du voile, dans nos colonnes, sur le rôle joué par la Pervitin dans l'offensive allemande à l'Ouest. Dans *Tous drogués ?*, il revient de manière très documentée sur ce redoutable dopage administré aux hommes de guerre. Ainsi Rommel, qui ne dort guère, mange à peine, se dit émerveillé et en pleine forme, lance coup sur coup cinq raids nocturnes : Avesnes, Arras, Lille, puis Elbeuf et Cherbourg. Et l'on découvre derrière chefs et soldats le rôle crucial d'un homme de l'ombre, le docteur Ranke qui fait concentrer l'emploi de la Pervitin sur les troupes motorisées allemandes. Avec lui, ce n'est pas la Blitzkrieg mais plutôt la Pervitinkrieg, assertion appuyée sur des données chiffrées : deux cachets par soldat et par jour, pendant six semaines, pour un corps blindé motorisé allemand de 300 000 hommes : 25 millions de doses. Et si la véritable clé de l'effondrement français résidait dans ces pilules qui se répandront ensuite dans tous les milieux, pour tous les desseins, sous toutes les formules ? 250 pages. Chez l'Auteur : www.une-autre-histoire.fr

Les Ailes

Trimestriel, sous la rédaction en chef de Matthieu Comas

Les Ailes viennent de se déployer, pour le plus grand bonheur des passionnés d'aviation française historique. Et l'on ne sera pas étonné d'apprendre que ce nouveau magazine trimestriel est piloté par un rédacteur en chef bien connu de nos lecteurs, Matthieu Comas. Auteur réputé, de longue date, en aviation, Matt nous avait fait l'immense plaisir de consacrer, dans GBM, une série d'articles aux véhicules de l'armée de l'air de 1940. Cette série reprendra dès que l'emploi du temps de notre ami le permettra, sachant qu'il s'est maintenant attelé à la tâche infiniment prenante de diriger un magazine. Les quelques pages visibles en ligne au moment où nous mettons sous presse sont pus que prometteuses et le sujet-phare de ce numéro 1 sera pour lui un Talisman. Bon envol à notre confrère *Les Ailes !* www.avions-bateaux.com/produit/lela-presse/1981

N°1
LES AILES
NOUVEAU !
BLOCH 155
Mendès France



L'artillerie lourde à tracteurs

À LA RECHERCHE D'UNE ORGANISATION OPTIMALE

Guy François

Entrée en guerre à l'effectif de 25 officiers et 700 hommes servant un groupe de quatre batteries et 24 canons, l'artillerie lourde à tracteurs (ALT) française rassemble au printemps 1918, à l'apogée de sa puissance, 1 500 officiers et 55000 hommes répartis au sein de 20 régiments totalisant 244 batteries et 950 canons.

En titre.
Sœur jumelle de la photographie présentée dans GBM 128 page 19, cette vue d'un tracteur Châtillon-Panhard K11, illustre à merveille la carrosserie finale de ce modèle. Il est possible d'en déduire que ce K11 appartient au second marché, livré de l'automne 1914 à janvier 1915. Autre détail notable, le canon de 120 L modèle 1878 de Bange est lui-même attelé à un caisson de 120 C adapté à ce nouvel emploi au sein de l'ALT. Il sera éphémère.
(Coll. Guillaume Couturier)

Dans les limites de cet article, seule l'organisation matérielle de ce formidable outil sera décrite, notamment la recherche permanente de l'adéquation des ressources disponibles aux formes diverses du combat observées lors de la Grande Guerre.

En août 1914, le Ier groupe du 4e régiment d'artillerie lourde (RAL), organisé avec les 1re et 2e batteries, est la seule unité d'artillerie française du temps de paix dotée de matériels à traction mécanique. Le Plan XVII prévoit que les deux batteries actives donneront naissance par dédoublement aux 21e et 22e batteries à la mobilisation. Le I/4e RAL a donc toute l'apparence d'une unité expérimentale même si, après bien des hésitations, il a été décidé de rendre automobile ultérieurement les autres groupes du 4e RAL après livraison des tracteurs **Châtillon-Panhard K11** objets de la commande de 1913. [1]

Le I/4e RAL, composé de personnels motivés de l'armée active et de réservistes provenant pour beaucoup des usines Panhard, est apte immédiatement au combat mais ses antiques canons de **120 L modèle 1878** adaptés à la traction mécanique présentent un singulier contraste avec le modernisme de leurs tracteurs dont la conception doit beaucoup au lieutenant-colonel Deport, le « Père » du 75, devenu directeur du département artillerie de la Firme de Châtillon-Commentry. La composition de l'unité est marquée par la conception ancienne des *trains d'artillerie* où un moyen mécanique puissant est jugé capable de tracter de nombreux véhicules au détri-

---

Note

[1] Sur l'adoption du tracteur Panhard et les essais controversés de tracteurs d'artillerie du début 1914, ➠ GBM 128. Et sur chacun des types, ➠ GBM 76 et 137 (Panhard), GBM 77 (Latil), GBM 78 (Renault) et GBM 82 (Jeffery).

L'ARTILLERIE LOURDE À TRACTEURS S'ORGANISE

ment de la facilité des manœuvres. L'organisation théorique du groupe suivant son tableau d'effectifs de guerre (TEG) de 1914 est sommaire :

– *état-major* : 1 tracteur léger, 1 voiture-observatoire, 1 voiture à viande, 1 voiture médicale, 3 véhicules de tourisme.

– *batterie (x 2)* : 6 canons de 120L avec avant-train de siège, 1 tracteur léger, 1 voiture-observatoire, 9 tracteurs lourds Panhard K 11 (dont 1 de secours), 10 remorques Paquette ou Pheda (2,5 tonnes).

– *colonne légère* : 1 tracteur léger, 12 camions de 3 tonnes, 1 camion à essence Saurer de 5 tonnes, 10 remorques de 2,5 tonnes.

Dans les batteries, les trains sont organisés ainsi :

– 6 tracteurs Panhard remorquent chacun 1 remorque à munitions, 1 avant-train de siège et 1 canon de 120 L.

– 2 tracteurs Panhard remorquent chacun 2 remorques de 2,5 tonnes à munitions.

De surcroît, les tracteurs légers et les voitures-observatoires, n'ayant pas fait l'objet d'un choix définitif en août 1914, n'existent pas en dotation. Quant aux véhicules légers, ils sont issus de la réquisition.

Malgré ses défauts, le Ier groupe du 4e RAL effectue les plus grands mouvements de toute la campagne, il parcourt 700 km en 23 étapes lors du premier mois de la guerre. Ensuite, pendant la course à la mer, il gagne les Flandres par un trajet de 300 km effectués en quatre jours dont la dernière étape de 100 km est parcourue en 13 heures à la moyenne de 7,5 km/h malgré des matériels d'artillerie non suspendus. Ces premiers mois de campagne sont marqués par l'abandon progressif des remorques qui gênent les manœuvres. Entretemps, conformément au TEG d'octobre 1914 *(voir plus loin)*, l'utilisation nouvelle de trains encore allongés d'un caisson de 120C aménagé, s'était révélée presque impraticable sur les terrains d'opérations. Dès la fin de la bataille d'Ypres, le groupe restitue les caissons de 120C et cette période coïncide avec la scission en décembre 1914 du groupe qui se décompose alors en Ier groupe avec les 1re et 22e batteries et le Ier groupe *bis* avec les 2e et 21e batteries. Cette scission, d'abord dictée par l'emploi sur deux secteurs différents, est officialisée le 18 avril 1915 et l'organisation est arrêtée comme suit, chaque groupe disposant désormais d'une section de munitions en remplacement de la colonne légère :

– *état-major* : 2 VL, 1 voiture téléphonique, 1 voiture médicale, 1 voiture à bagages, 4 voitures de transport.

– *batterie (x 2)* : 6 canons de 120 L et avant-trains de siège, 2 voitures de reconnaissance, 7 tracteurs Panhard, 7 camions à munitions Renault EP de 2,5 tonnes, 3 camions (essence, bagages, vivres).

– *section de munitions* : 2 VL, 16 camions à munitions, 1 camion à essence, 1 camion agrès, 1 camion à bagages, 1 camion atelier.

Après cette date, l'organisation de la première unité d'ALT va suivre le sort commun des autres groupes d'ALT nouvellement formés.

Création de nouveaux groupes d'ALT de novembre 1914 à octobre 1915

Les qualités de déplacement rapide du Ier groupe du 4e RAL ont été remarquées pendant la phase des opérations en terrain libre qui s'achèvent en octobre 1914 dans l'enlisement général de la guerre de position. La construction des tracteurs lourds Panhard K11 a repris sur une petite échelle à l'automne 1914 et en novembre, le ministre de la Guerre, en liaison avec le GQG, peut envisager la création d'un nouveau groupe à trois batteries, puis opte finalement pour celle de deux nouveaux groupes d'ALT à deux batteries dont l'organisation s'inspire de l'expérience acquise. En novembre 1914, le VIIe groupe du 4e RAL est constitué avec des tracteurs Panhard et le mois suivant le VIIIe groupe du 4e RAL est formé avec un nouveau venu, le **Latil TH**. En octobre 1914,[2] un nouveau TEG prévoit pour ces deux groupes :

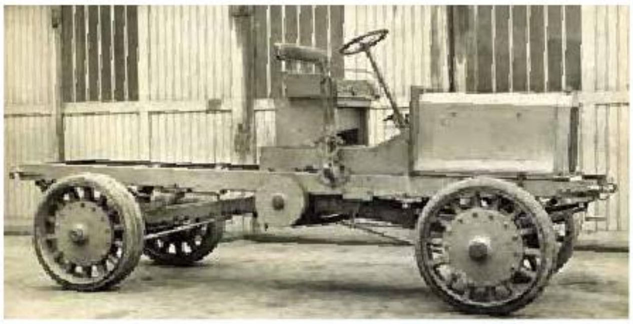
– *état-major* : 2 voitures de reconnaissance, 1 voiture téléphonique, 2 voitures à vivres, 1 voiture à essence, 1 voiture à bagages, 1 voiture à viande, 1 voiture ambulance (qui sera ensuite nommée voiture médicale), 2 motocyclettes et 4 bicyclettes.

– *batterie (x 2)* : 9 tracteurs, 6 canons de 120 L, 7 avant-trains de siège (dont 1 de rechange), 6 caissons de 120 C modifiés, 6 camions Kelly-Springfield de 2,5 tonnes, 6 remorques, 2 voitures de reconnaissance, 1 moto, 2 bicyclettes.

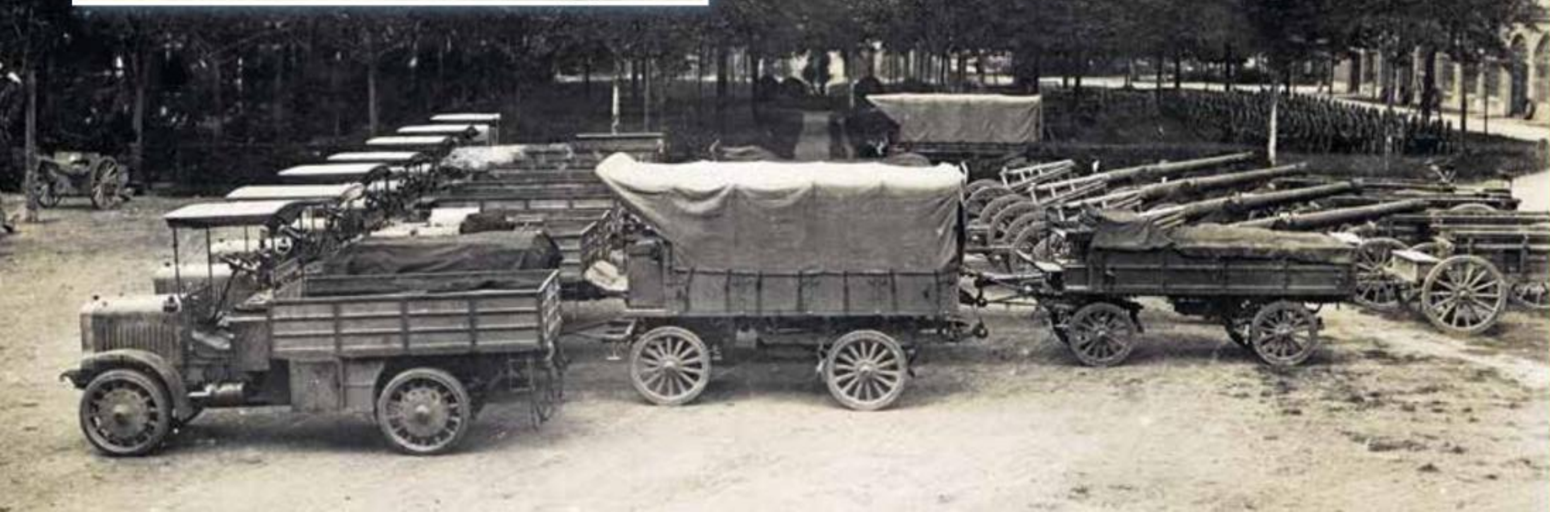
– *colonne légère du groupe VII/4* : 7 tracteurs (dont 1 de secours), 11 remorques à munitions, 1 remorque à vivres, 1 remorque agrès, 1 voiture à vivres, 2 motos, 2 bicyclettes.

– *colonne légère du groupe VIII/4* : 2 tracteurs Latil TH avec 4 remorques, 4 camions Saurer avec 4 remorques Berliet.

La création de nouveaux groupes d'ALT connaît



Ci-dessous, en médaillon.
Photographié chez le constructeur, le tracteur prototype CHÂTILLON-PANHARD K 8 montre la simplicité et le modernisme de sa conception générale. Il se distingue du futur K 11 par son moteur six cylindres moins puissant et son monte avant simple.
(Coll. Guy François)



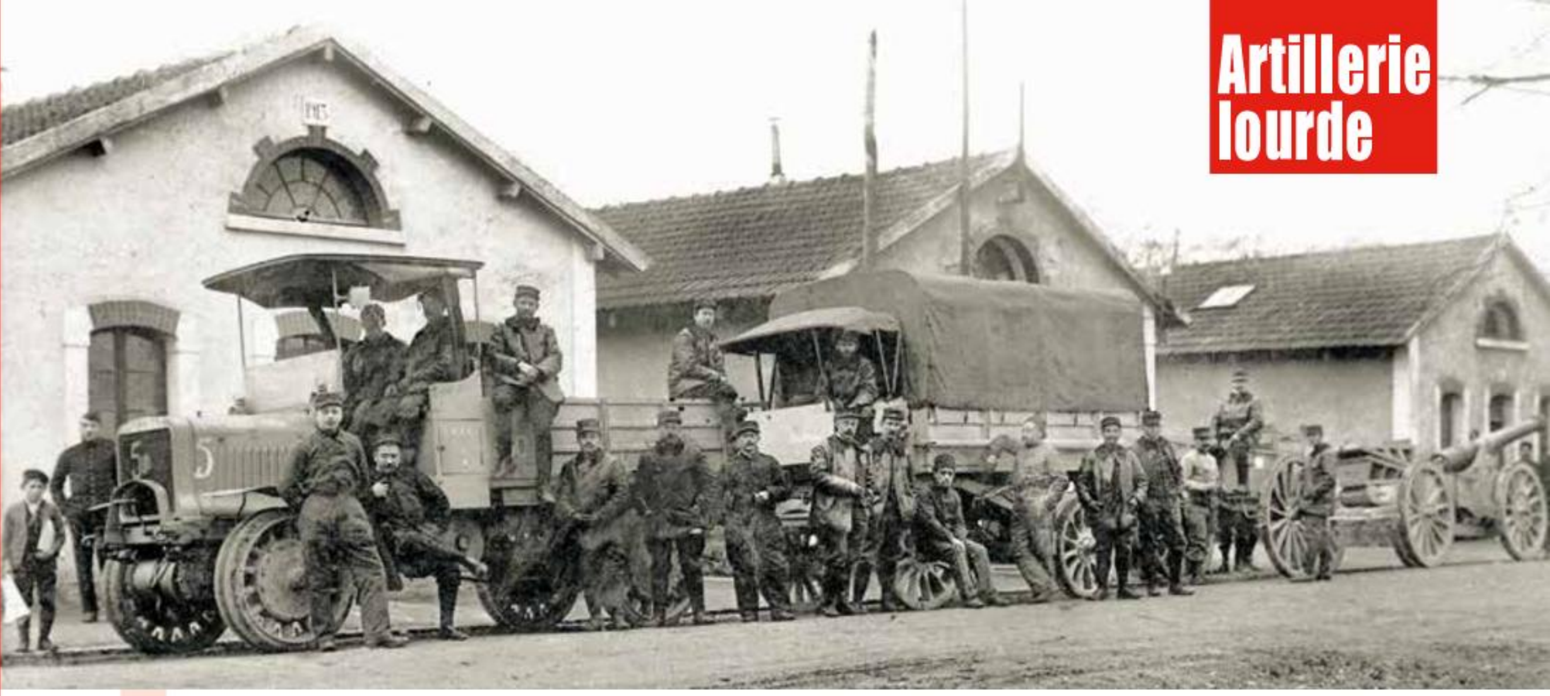
En bas de la page.
Sur cette superbe photographie de sept tracteurs CHÂTILLON-PANHARD K 11 datant probablement de 1914, on distingue quatre canons de 120 L MODÈLE 1878 sur avant-train de siège, plusieurs REMORQUES DE 2,5 TONNES de deux types distincts et, tout à fait à droite, un rang de CHARIOTS DE PARC MODÈLE 1874 modifiés pour traction mécanique.
(Coll. Guy François)

NOTES

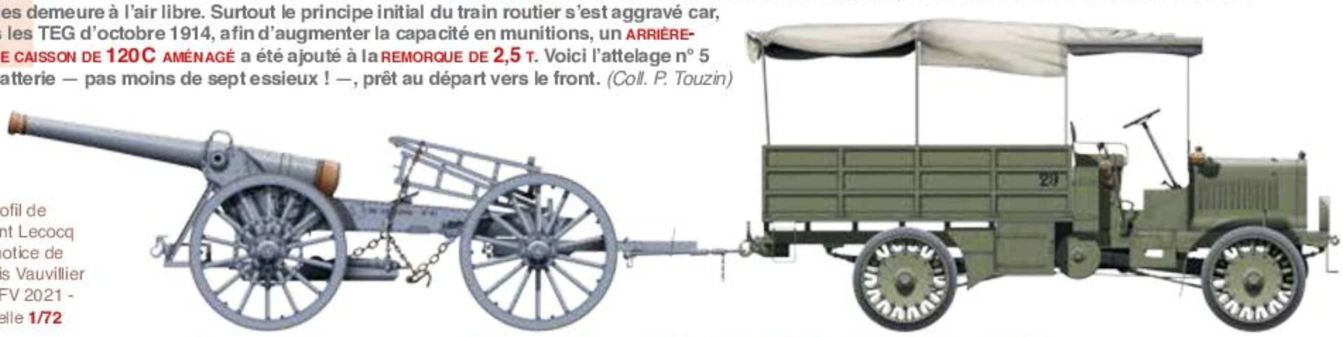
[2] La date exacte de ce TEG n'a pas été retrouvée.

[3] Le 4 mai 1915, un projet de rectificatif au TEG propose, chaque fois qu'il sera possible, « *la suppression des caissons de pièce, les munitions étant transportées par les tracteurs de pièce convenablement aménagés* » et « *le remplacement des tracteurs et des remorques de l'échelon de combat ou de la colonne légère par des camions aménagés portant la même quantité de munitions.* » Ces mesures seront adoptées.

[4] Les groupes primitivement organisés en batteries de six canons de 120L sont les IX/4, X/4, XI/4, XII/4, XIII/4 et XV/4.



Cette magnifique photo-carte représente sans doute un attelage du second groupe automobile formé en novembre 1914 à Versailles, le VII/4e RAL. Plusieurs détails retiennent notre attention : les tracteurs **Panhard K11** sont désormais munis d'une lame de protection de radiateur mais leur caisse à ridelles demeure à l'air libre. Surtout le principe initial du train routier s'est aggravé car, depuis les TEG d'octobre 1914, afin d'augmenter la capacité en munitions, un arrière-train de caisson de **120C** aménagé a été ajouté à la remorque de **2,5** t. Voici l'attelage n° 5 de la batterie — pas moins de sept essieux ! —, prêt au départ vers le front. *(Coll. P. Touzin)*



Profil de Laurent Lecocq sur notice de François Vauvillier © LL-FV 2021 - Échelle **1/72**

Attelage d'un tracteur lourd Châtillon-Panhard K11 et d'un 120L modèle 1878, début 1915

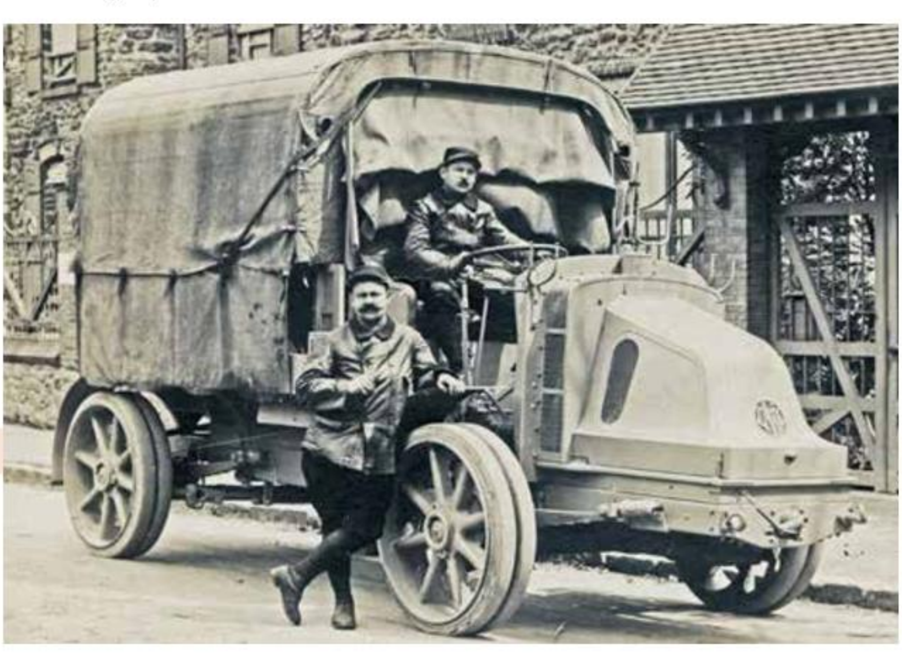
La remorque est abandonnée sur les attelages de pièce par les nouveaux TEG du 10 février 1915, l'avant-train du canon étant désormais attelé directement au tracteur. Une bâche de fortune est par ailleurs ajoutée sur les tracteurs de la première fabrication afin de protéger le personnel des intempéries, comme nous le voyons sur ce profil inspiré d'un cliché connu (➠ *GBM 76 page 22)*. Le canon de 120 long demeure quant à lui du modèle initial de l'artillerie automobile, avec cerclage de renfort autour des moyeux de roues et dispositif triangulaire d'attelage sous la bouche à feu.

un essor plus rapide à partir de mars 1915 puisque 16 groupes, tous organisés à deux batteries, sont mis sur pied avant les grandes offensives de l'automne 1915. La construction des tracteurs français augmente sensiblement avec notamment l'arrivée des puissants **Latil TAR** et **Renault EG** dont les premiers sont mis en service en août dans l'ALT, tandis que la livraison des tracteurs américains légers **Jeffery** permet de doubler le parc des tracteurs en service.

Le TEG du 10 février 1915 reprend l'organisation de la fin 1914 en adoptant quelques modifications rendues nécessaires par l'expérience acquise par les batteries du front. Ainsi les remorques disparaissent de la dotation des batteries armées de 120L et ne subsistent provisoirement qu'au sein de la section de munitions des groupes, tandis que l'état-major reçoit un camion pour le transport des personnels. Progressivement, les camions de munitions s'imposent au sein de la batterie et de la colonne légère.[3] Leur nombre sera codifié dans les TEG suivants.

Les six groupes de 120L créés de mars à l'été 1915 et dotés de tracteurs français comprennent toujours des batteries de 120L à six canons[4] tandis que les groupes dotés d'autres matériels d'artillerie sont tous organisés à quatre bouches à feu seulement par batterie. En juin 1915, la décision est prise de réorganiser toutes les batteries de 120L existantes à quatre canons, ce qui est réalisé au cours des mois suivants. Dans le

Au début, le faible nombre de tracteurs limite le nombre de groupes



Quasi-contemporain du Panhard K11, le tracteur **Latil TH** à quatre roues motrices et directrices (➠ *GBM 77 page 72)*, précurseur immédiat du TAR, est construit en petit nombre au début de la guerre dans l'usine de Suresnes. Dès décembre 1914, la livraison de ces matériels robustes permet de constituer le troisième groupe d'artillerie à tracteurs — le VIII/4e RAL — organisé comme ses prédécesseurs à deux batteries de six canons de 120L modèle 1878. *(Coll. Guy François)* même temps, les nouveaux groupes de 120 L créés et dotés de tracteurs américains Jeffery sont organisés en deux batteries de quatre canons. Le premier groupe doté de tracteurs Jeffery est le groupe XIV/4. Les groupes suivants, armés en 120 L, 100 TR, 155 L et 220 C, seront organisés sur le modèle de ce groupe avec des aménagements différents en fonction des caractéristiques des matériels d'artillerie.

Ainsi, le TEG du 15 septembre 1915 des groupes de 120 L à tracteurs avec échelon de combat et colonne légère en camions de 2,5 tonnes comprend les dotations suivantes totalisant 79 véhicules:

– *état-major* : 2 voitures de reconnaissance, 2 camions à vivres, 1 camion à essence, 1 camionnette à bagages, 1 voiture à viande, 2 voitures téléphoniques, 1 voiture médicale, 2 motos, 2 bicyclettes.

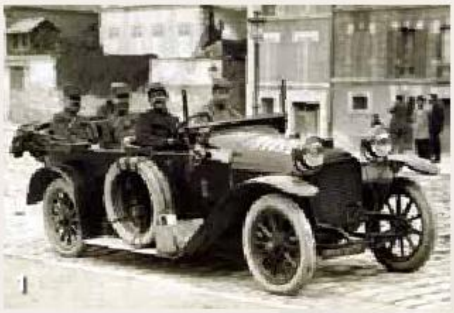
– *batterie (x 2)* : 2 voitures de reconnaissance, 6 tracteurs dont 1 à cabestan français, 5 camions à munitions de 2,5 tonnes, 1 camion à agrès, 1 voiture téléphonique, 1 camion à essence, 1 camion à vivres et bagages, 2 motos, 2 bicyclettes.

– *colonne légère* : 2 voitures de reconnaissance, 12 camions à munitions de 2,5 tonnes, 1 camion à agrès, 1 camion à essence, 1 camion à vivres et bagages, 1 camion atelier, 1 moto, 4 bicyclettes.

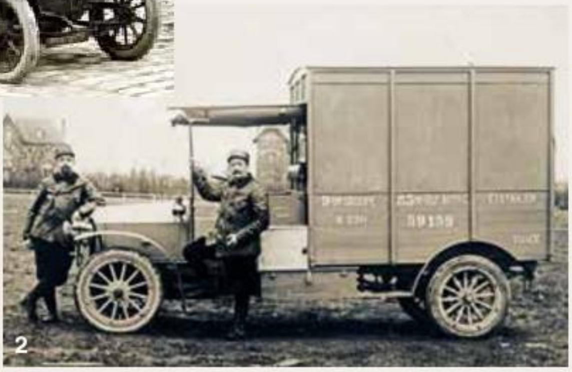
Les principales variantes de dotation de TEG en fonction de la nature des groupes dotés de matériels de différents calibres concernent le nombre et le type de tracteurs de pièce en dotation. Ainsi on recense jusqu'en octobre 1915 :

– *pour les groupes de 120 L* : ceux équipés de tracteurs français n'ont, par batterie, que

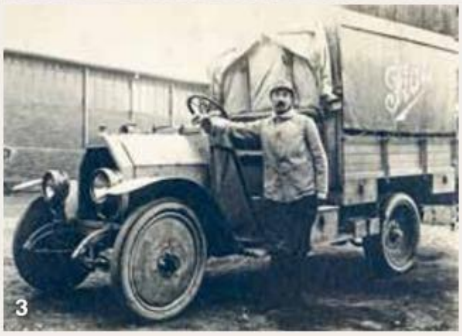
Le parc automobile des groupes d'ALT



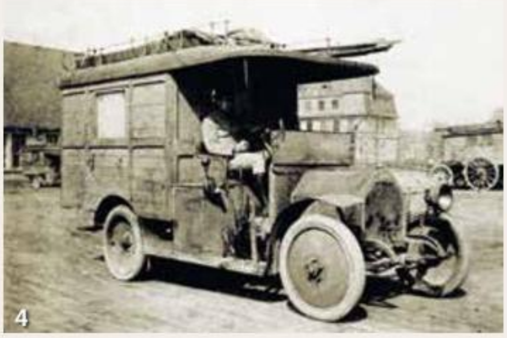
1 - Les voitures de reconnaissance présentent une grande variété, les premiers proviennent même de la réquisition. Ici, on voit une Peugeot immatriculée 51 432 appartenant au groupe I, Ibis ou VII du 4e RAL probablement en 1914 ou au tout début de 1915. Les voitures de reconnaissance les plus nombreuses dans l'ALT sont les Renault 12 HP puis les Ford T en fin de guerre mais plus d'une cinquantaine de marques différentes ont été recensées au sein de l'artillerie lourde à tracteurs. *(Coll. Guy François)*



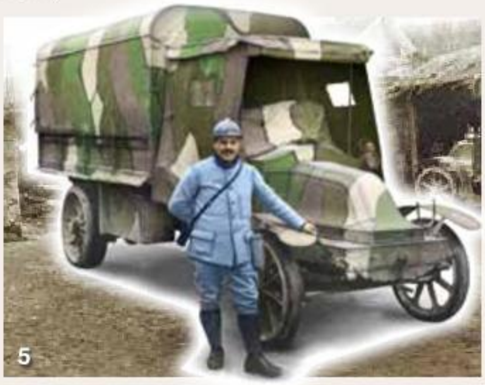
2 - La voiture à viande n'existe qu'à l'échelon de l'état-major du groupe d'ALT, il s'agit en fait d'une camionnette. Ici, cette Panhard X 25 ou K14 immatriculée 59159 est affectée à l'EM du IXe groupe du 83e RALT et porte des indications très visibles. Ce groupe comprend deux batteries de 220 modèle 1880-1891. À l'été 1918, il sera réarmé en mortiers de 220 TR modèle 1916. *(Coll. Guy François)*



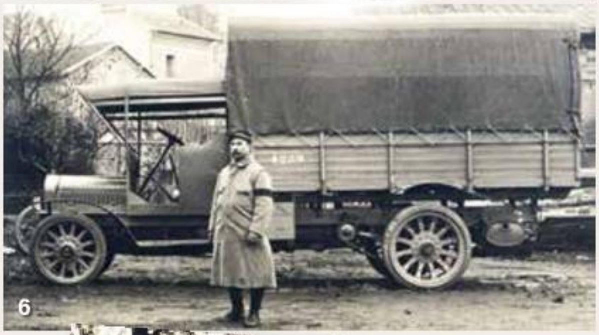
3 - Nombreuses à l'ALT, les camionnettes Fiat 15 *ter* alternent dans les dotations avec des Unic et plus rarement des Rochet-Schneider ou des Charron. Ici, le conducteur, nommé Aubert, pose aux côtés de sa Fiat immatriculée 150569. *(Coll. Guy François)*



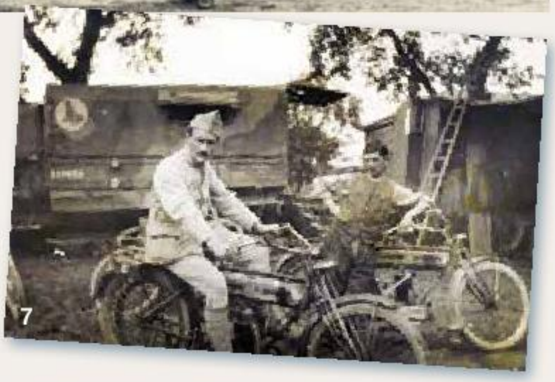
4 - Les camionnettes téléphoniques, de marques Unic ou Fiat *(ici)*, sont affectées à raison d'une camionnette à l'EM et dans chacune des batteries de l'ALT. Les réseaux téléphoniques sont de plus en plus élaborés au cours de la guerre, conduisant à l'augmentation du métrage de ligne affecté aux unités. *(Coll. François Vauvillier)*



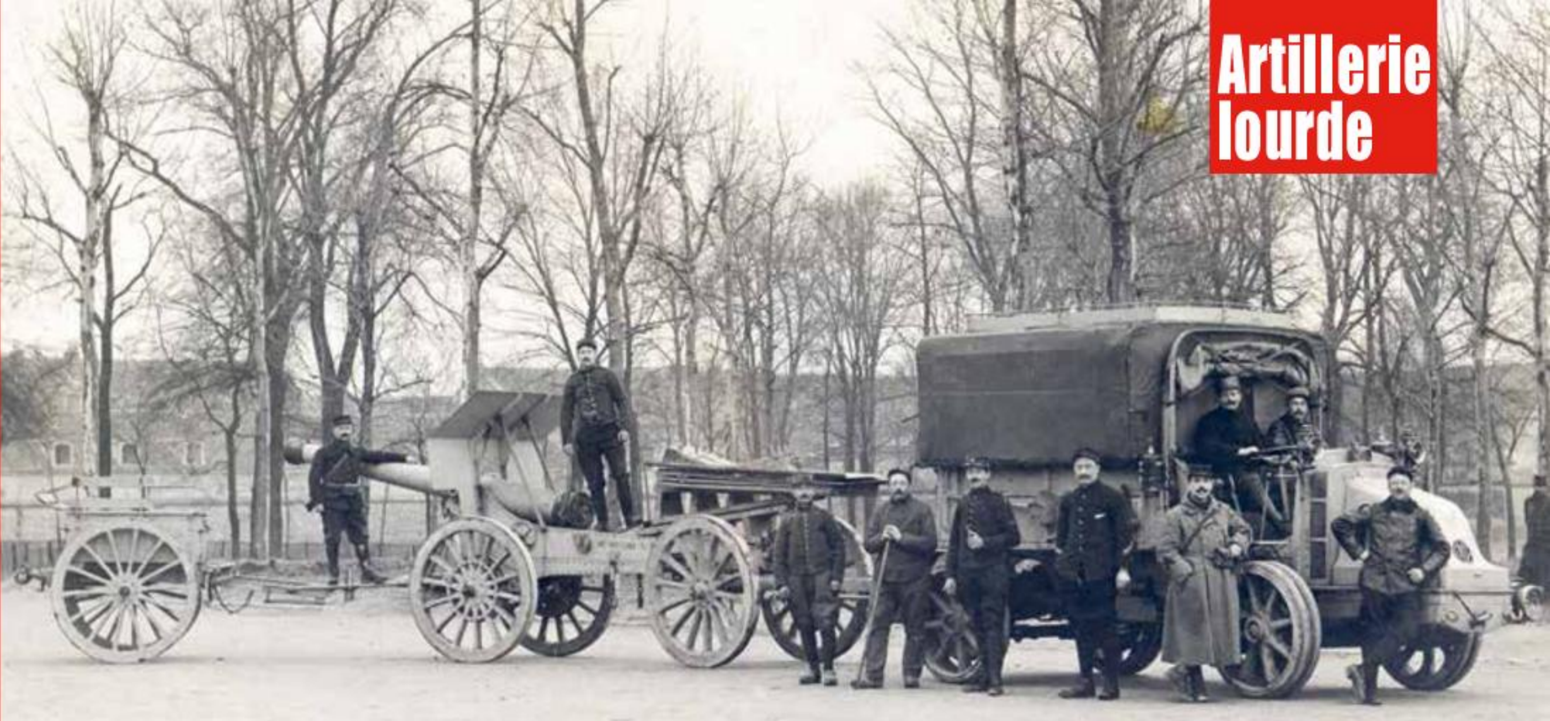
5 - Le camion Renault EP figure dans les tableaux de dotation de toutes les unités au cours des deux premières années de guerre. Certains groupes ont d'ailleurs un parc unifié de véhicules de ce modèle maniable, y compris pour leurs camions de munitions. Toutefois, sa charge utile est limitée à 2,5 tonnes et la majorité des groupes disposent de camions plus lourds de 3 voire 5 tonnes, surtout de marque Peugeot et Saurer. *(Coll. Thierry Bouzigues)*



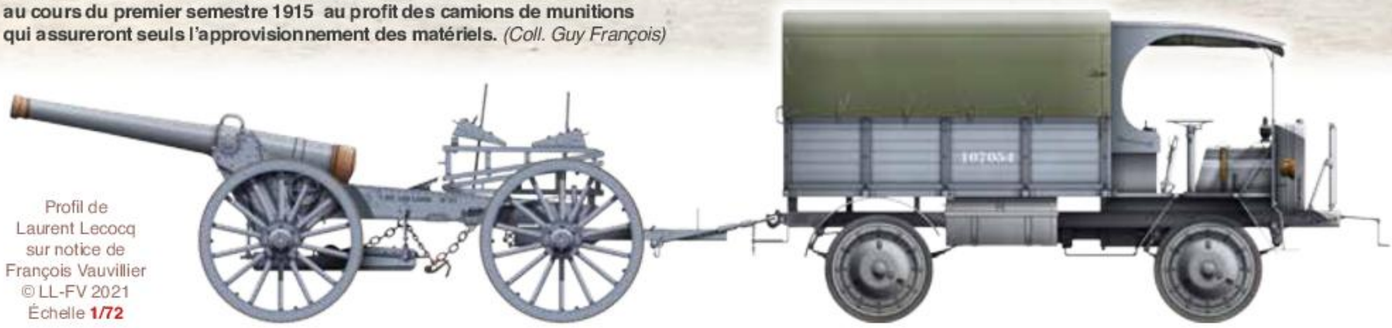
6 - Les camions de 5 t est surtout utilisé dans le parc des camions à essence et à munitions. Ici, ce Saurer type C immatriculé 4289 est photographié à Glatigny (Oise) le 13 janvier 1916. *(Coll. Guy François)*



7 - Ces deux motocyclettes Triumph H du IIe groupe du 88e RALT, dont on distingue l'insigne à l'Otarie peint sur le camion 119059 visible en arrière-plan, appartiennent à l'une des batteries de ce groupe armé du canon de 105 TR modèle 1897 puis du 155 GPF en 1918. En 1917-1918, les motos sont souvent remplacées par des voiturettes type Zèbre dans l'ALT. *(Coll. Guy François)*



Durant l'hiver 1914-1915, le VIIIe groupe du 4e RAL (33e et 34e batteries) se constitue à Vincennes. Chaque tracteur **Latil TH** remorque un avant-train de siège, une pièce de **120L modèle 1878** attelée à un caisson de 120C transformé, portant l'inscription «**120 long Mle 1890**». Ces caissons seront abandonnés au cours du premier semestre 1915 au profit des camions de munitions qui assureront seuls l'approvisionnement des matériels. *(Coll. Guy François)*



Profil de
Laurent Lecocq
sur notice de
François Vauvillier
© LL-FV 2021
Échelle **1/72**

Attelage d'un tracteur léger Jeffery 4015 et d'un 120 L modèle 1878

Les 200 premiers tracteurs Jeffery commandés aux États-Unis arrivent en France à partir de mai 1915. Dans l'ALT (artillerie lourde à tracteurs), le premier groupe doté de ces tracteurs, le XIV/2e RAL, est constitué le 17 août 1915 et rejoint immédiatement le front de Champagne. Dès cette époque, les 120 L affectés à la traction automobile ont perdu les dispositifs spécifiques des débuts, tels qu'illustrés page 15 et ci-dessus.

5 tracteurs (dont 1 de rechange et secours) tandis que les groupes dotés de tracteurs Jeffery comptent 4 Jeffery (pièces), 1 Jeffery de rechange et 1 tracteur français de secours. [5]

– *pour les groupes de 100TR et de 155L de Bange* : par batterie, 5 tracteurs français (dont 1 de rechange et de secours). [6]

– *pour les groupes de 155C modèle 1881-1912* : par batterie, 9 tracteurs Jeffery (8 pièces et plateformes et 1 de rechange) et 1 tracteur français de secours. [7]

Une réforme radicale décide la création de dix régiments d'ALT

– *pour les groupes de 220 modèle 1880-1891* : par batterie, 9 tracteurs lourds Latil TAR ou Renault EG dont 1 de secours. [8]

Le 1er novembre 1915, compte-tenu du grand nombre de groupes d'ALT à organiser à court terme, une réforme capitale décide la création progressive de dix **régiments d'artillerie lourde à tracteurs automobiles** (**RALT**) au sein desquels les groupes existants seront intégrés. Les nouveaux régiments prennent les appellations de 81e à 90e RALT [9] au sein desquels les groupes I à VI sont armés de canons longs et les groupes VII à XII de canons courts. [10]

UN DÉVELOPPEMENT CONTINU JUSQU'EN SEPTEMBRE 1917

À partir du début 1916, la création de nouveaux groupes s'intensifie tant du fait de l'augmentation de la production des tracteurs que de l'introduction d'une grande variété de matériels neufs ou improvisés. En effet, jusque-là, l'ALT n'a employé que de vieux matériels de Bange. [11]

Au début de l'année 1916 apparaissent successivement dans l'ALT les mortiers lourds de 270 modèle 1885, les matériels Schneider neufs de 155 L modèle 1877-1914 et de 280 TR, les matériels de marine modifiés de 14 cm modèle 1891^2, de 14 cm modèle 1910 et de 145 modèle 1910.

En 1917, les nouveaux matériels arrivent enfin en nombre : mortiers de 220 TR modèle 1916, 145 modèle 1916 Saint-Chamond, 155 GPF et obusiers britanniques de 8 pouces Mk IV (n'équipant que deux groupes). La mise en service de l'archaïque mortier de 220 modèle 1880 sur plateforme de circonstance Schneider ACS est peu compréhensible et ce matériel demeurera peu de temps en service dans l'ALT avant de passer à l'artillerie à pied.

L'évolution des TEG

Pour tenter d'unifier les dotations, une nouvelle organisation voit le jour, fixée par les TEG du 5 janvier 1916 qui distinguent :

– les unités du type n° 1 regroupant les 120L, 155L anciens et 100TR dont l'organisation de l'état-major et des batteries demeure presque identique à la situation antérieure. L'état-major reçoit en supplément 1 voiture de reconnaissance, 1 voiture postale, 3 camions supplémentaires et perd une moto. Les effectifs des batteries ayant été augmentés, il est donné à chacune d'elle 2 nouveaux tracteurs légers Jeffery pour assurer le transport des servants des pièces.

– les unités du type n° 2 regroupant les 155C, 220 modèle 1880-1891, 270 et 280TR.

---

[5] *Groupes de 120L* : I/4, VII/4 à IX/4, XI/4 à XV/4e RAL, XIV/2e RAL.

[6] *Groupes de 100TR* : I/3e RAP, IX/2, XI/2 et XV/2e RAL. *Et de 155L* : XII/2, XVII/2 et XVIII/2e RAL.

[7] *Groupes de 155C* : VIII/2 et XIII/2e RAL.

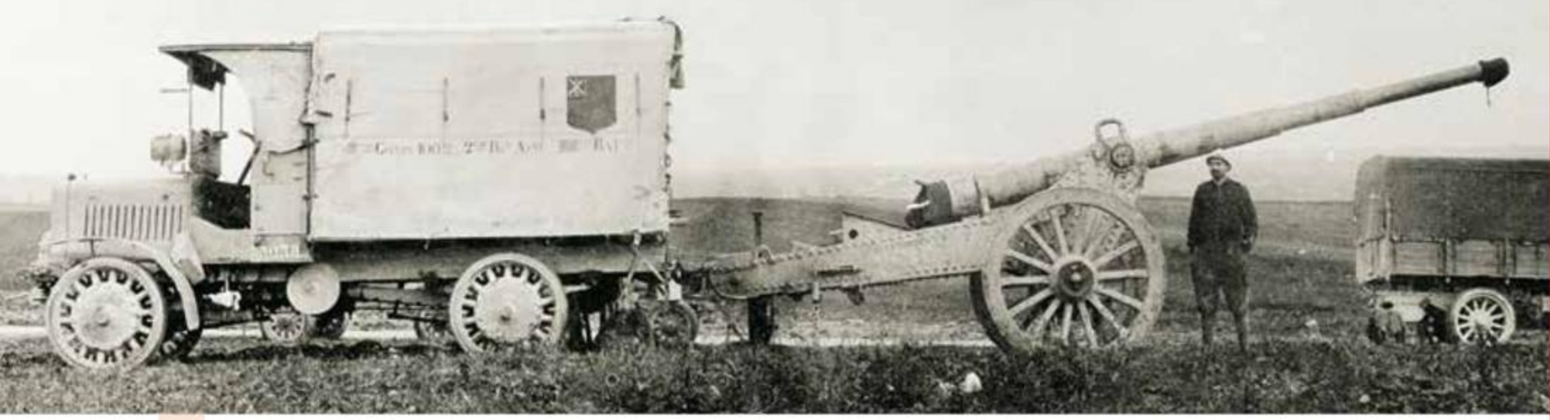
[8] *Groupes de 220* : XVI/2 et XX/2e RAL.

[9] Les deux derniers régiments, 89e et 90e RALT, ne sont créés respectivement qu'en décembre 1916 et janvier 1917 et leurs batteries courtes n'apparaissent qu'à la fin de 1917 et au début de 1918.

[10] Dans ce nouveau cadre, les deux groupes initiaux du 4e RAL n° I/4 et n° 1*bis*/4 devenu XI/4 deviennent respectivement Ier et IIe groupes du 81e RALT à compter du 1er novembre 1915.

[11] Le matériel de 100TR modèle 1897 a été improvisé en montant une puissante bouche à feu de côte sur l'affût de 155L modèle 1877, ce qui lui a fait perdre *de facto* sa caractéristique initiale de « *canon à tir rapide* ».

L'ARTILLERIE LOURDE À TRACTEURS S'ORGANISE



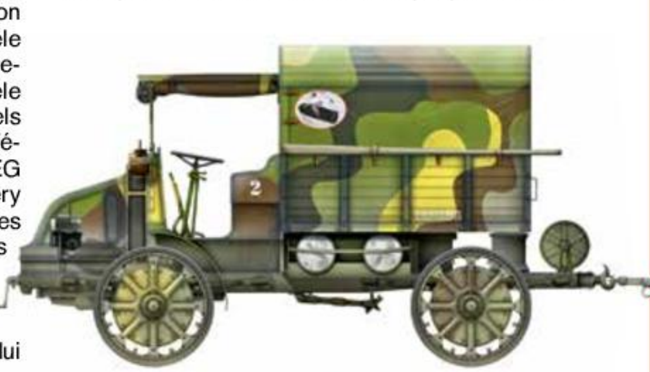
Vu au début de 1916, cet attelage d'un tracteur **Châtillon-Panhard K 11** 33 038 et d'un canon de **100 TR modèle 1897** sur affût suspendu appartient au IX/2e RAL, unité prestigieuse issue du groupe hippomobile Boillet (II/10e RAP) créé en novembre 1914. Transformé en août 1915 en groupe à tracteurs IX/2e, il devient VI/81e à la création des RALT. Il s'illustre particulièrement dans les Flandres en 1915 et pendant toute la bataille de Verdun l'année suivante.
(Coll. Laurent Deneu)

– le principal changement concerne la disparition des colonnes légères qui sont remplacées par des **sections de munitions (SM)**. De surcroît, compte-tenu de la variété des camions en service et afin d'harmoniser les dotations, le calcul du nombre de camions attribués aux batteries et aux sections de munitions est établi en fonction du tonnage de munitions fixé pour chaque calibre, [12] ce qui amène une augmentation moyenne de 3 ou 4 camions par rapport aux anciennes colonnes légères.

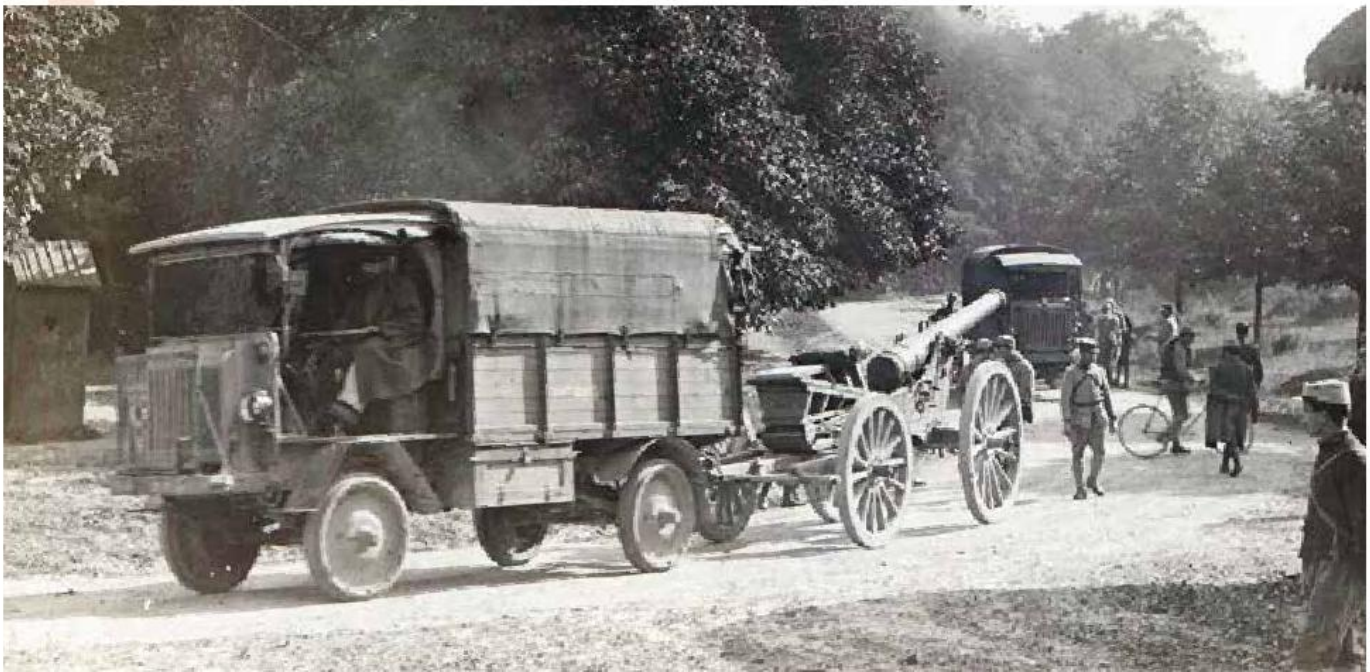
La seule modification importante de dotation concerne les groupes équipés de 155L modèle 1877-1914 et les futurs groupes destinés à recevoir des mortiers Schneider de 220 TR modèle 1915 puis 1916. Dans ces unités, les matériels d'artillerie sont remorqués par des tracteurs différents : tracteurs lourds Latil TAR ou Renault EG pour les voitures-affûts, tracteurs légers Jeffery pour les voitures-tubes, plus légères. Ces batteries comptent finalement 11 tracteurs dont 5 lourds (4 pour les voitures-affûts et 1 de secours) et 6 légers Jeffery (4 pour les voitures-tubes et 2 pour le transport du personnel).

En 1916, un problème se pose avec acuité, celui de la vitesse de déplacement des lourds convois de l'ALT. En effet, l'allure moyenne des convois comprenant des matériels non suspendus est jugée très insuffisante : elle est de l'ordre de 7 km/h, ce qui fait chauffer les moteurs des tracteurs et réduit les étapes journalières à 60 à 70 km alors que les tracteurs sont capable de vitesses supérieures. [13]

Au cours de l'année 1916, les matériels anciens de 120 L et de 155L sont munis d'organes de suspension qui, en accroissant la vitesse jusqu'à 15 km/h



Non suspendues pour la plupart, les pièces d'artillerie limitent la vitesse des convois



En 1915, un tracteur **Jeffery** remorque un avant-train de siège et un canon de **120L modèle 1878** au camp de Chambaran. Lors des offensives de 1915, pas moins de dix groupes d'ALT sont armés du 120L, soit la moitié du total des groupes engagés. Les autres groupes sont armés du 100 TR ou du 155L et on ne compte encore que deux groupes armés du mortier de 220 modèle 1880-1891 et deux autres du 155 C modèle 1881-1912.
(Coll. Philippe François)

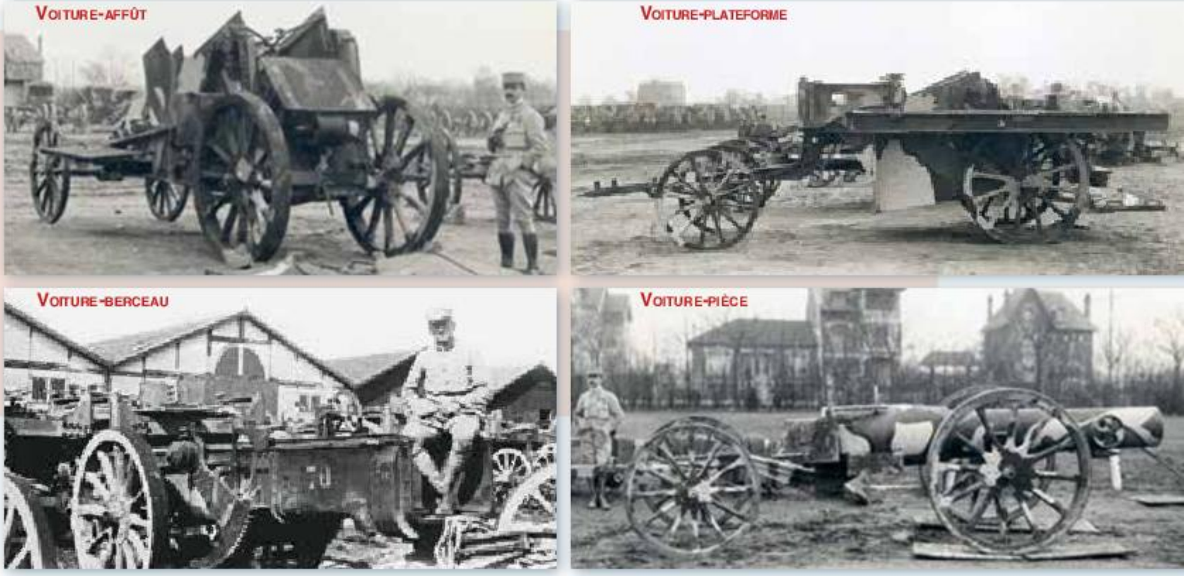
---

[12] Fixé à 15 tonnes pour les batteries de 120 L, 155 L et 100 TR, 16 tonnes pour les 155 C, 20 tonnes pour les 220 C, 25 tonnes pour les 270 et 280 TR et une dotation unifiée de 40 tonnes pour toutes les sections de munitions.

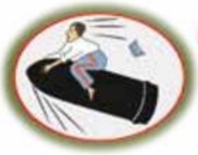
[13] Les tracteurs Panhard à 6 vitesses peuvent rouler à 23 km/h, les Latil TAR à 5 vitesses à 17 km/h, les Renault EG à 4 vitesses à 15 km/h et les Jeffery à 4 vitesses à 25 km/h.

sur bonne route, permettent de réaliser des étapes de 100 à 120 km. En revanche, les matériels neufs de Schneider ne sont pas suspendus et ces modèles nouveaux de 155L et 280TR, de même que les matériels improvisés venus de la Marine, ne peuvent dépasser la vitesse de 7 km/h. De surcroît, les fausses-flèches des nouveaux canons du Creusot sont fragiles et ne résistent pas à la traction mécanique, surtout à des vitesses supérieures.

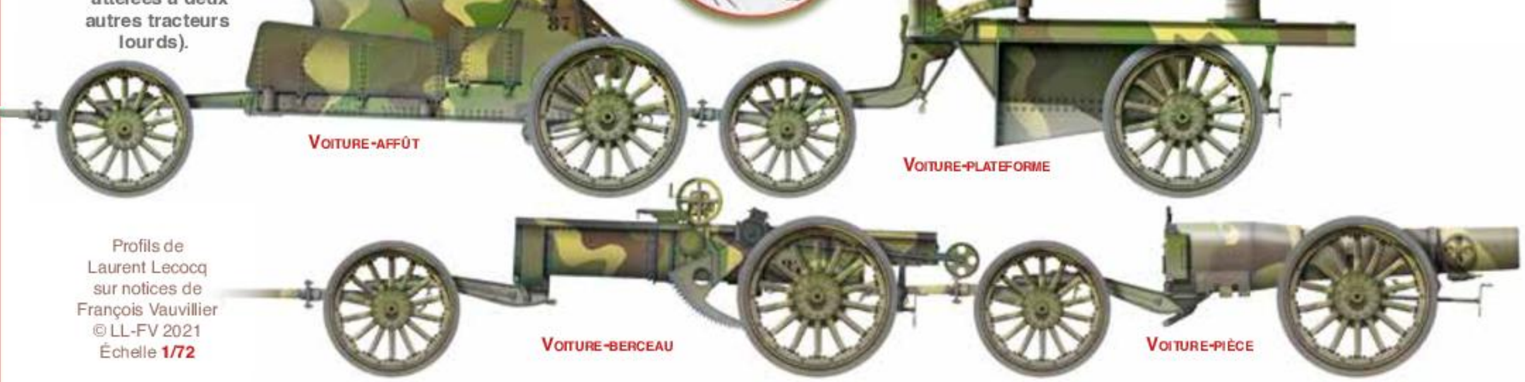
Pourtant, à plusieurs reprises, les besoins du commandement en matériels lourds imposent des déplacements rapides d'un grand nombre d'unités d'artillerie à tracteurs, notamment au début de la bataille de Verdun en février 1916, en mars 1917 lors de la contre-attaque consécutive à l'affaire de Maisons-en-Champagne ou encore lors de l'hiver 1917-1918 lorsque le GQG déclenche de gros coups de main avec emploi de masses d'artillerie lourde arrivant



Les quatre voitures composant, en ordre de route, le mortier de **280 TR Schneider** sont présentées ici. À l'exception de la voiture-berceau appartenant au matériel n° 70, ces documents montrent le matériel n° 5 du XI/81e RALT vu sans doute à Mailly durant l'hiver 1915-1916. Les quatre voitures du mortier de 280 TR sont attelées chacune à une remorque d'agrès et accessoires divers ou attelées deux à deux. La dotation en tracteurs de la batterie à deux mortiers s'établit à sept tracteurs lourds, quatre tracteurs Jeffery (dont deux pour le personnel), deux remorques Troy et cinq remorques Paquette. En 1918, les batteries équipées de trois mortiers reçoivent dix tracteurs lourds. *(Coll. Guy François et fonds Pascal Danjou)*



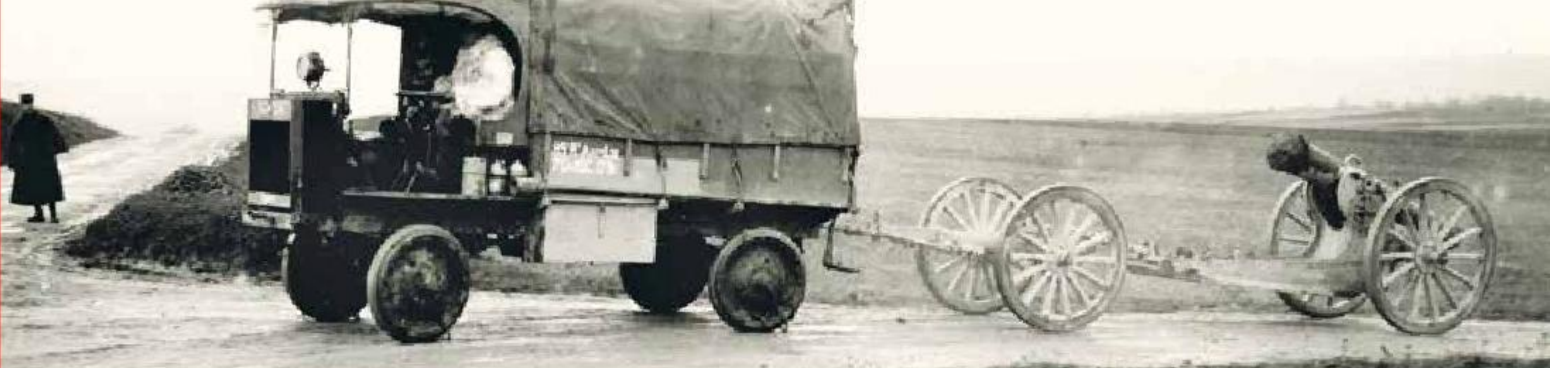
Insigne peint du V/290e RALT formé en janvier 1918.



Attelages d'un mortier de 280 TR derrière tracteurs Latil TAR, 1918
Le plus gros matériel de l'ALT (➠ *tous détails dans GBM 97*) est divisé en quatre voitures, présentées ici dans l'une des configurations possibles (les remorques d'agrès et d'accessoires divers sont, en ce cas, attelées à deux autres tracteurs lourds).

Profils de Laurent Lecocq sur notices de François Vauvillier © LL-FV 2021 Échelle **1/72**

Cette belle photographie du tracteur **Jeffery** 53247 remorquant l'avant-train et un canon de **155 C modèle 1881-1912** (modifié Filloux) sur un chemin en terre permet d'imaginer les difficultés de circulation de cet ensemble. Ces matériels appartiennent à la 13e batterie du VIIe groupe du 85e RALT ayant appartenu à l'éphémère XIIIe groupe du 2e RAL formé en septembre 1915 puis intégré au 85e RALT le 1er novembre 1915. *(Coll. Christian Allusson)*



inopinément dans des secteurs réputés calmes. Ainsi, en février 1916, le 83ᵉ RALT alors en réserve en Picardie reçoit l'ordre de gagner Verdun le plus rapidement possible. Les huit groupes, composés d'unités servant des matériels de 100 TR, 120 L, 155L, 155C, 220 et 270, réussissent à arriver à temps après des efforts inouïs des chauffeurs conduisant dans des conditions hivernales épouvantables. Si certains parcours peuvent être effectués à 10 km/h de vitesse moyenne, d'autres étapes journalières ne dépassent pas 13 à 15 km sur des routes verglacées où il faut parfois utiliser les cabestans et les treuils pour faire progresser les matériels. Finalement, sept groupes atteignent Verdun mais le groupe XII/83 de 270 doit être renvoyé à Vincennes au bout de trois jours de route où les incidents et casses de matériels ont été constants.

De la vitesse des convois

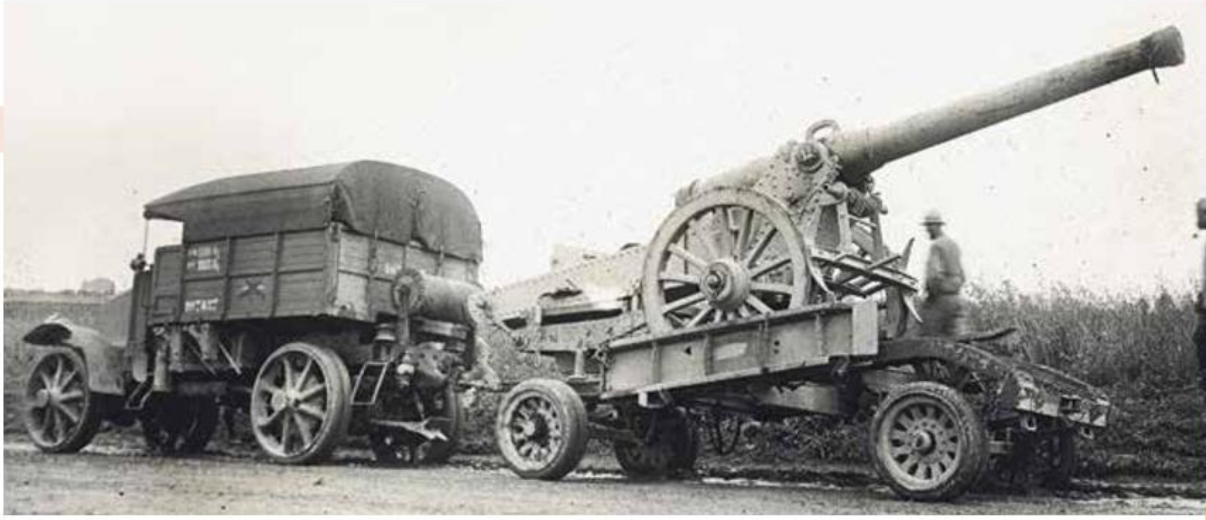
Le raid du 83ᵉ RALT a mis en relief la nécessité de tenter d'améliorer la vitesse des convois. Déjà, à la fin de 1915, les espoirs s'étaient portés sur l'emploi de **remorques à roues caoutchoutées** pour augmenter la vitesse des convois d'ALT. Deux formules ont été expérimentées :

Les remorques pour canons longs de Bange : un emploi éphémère

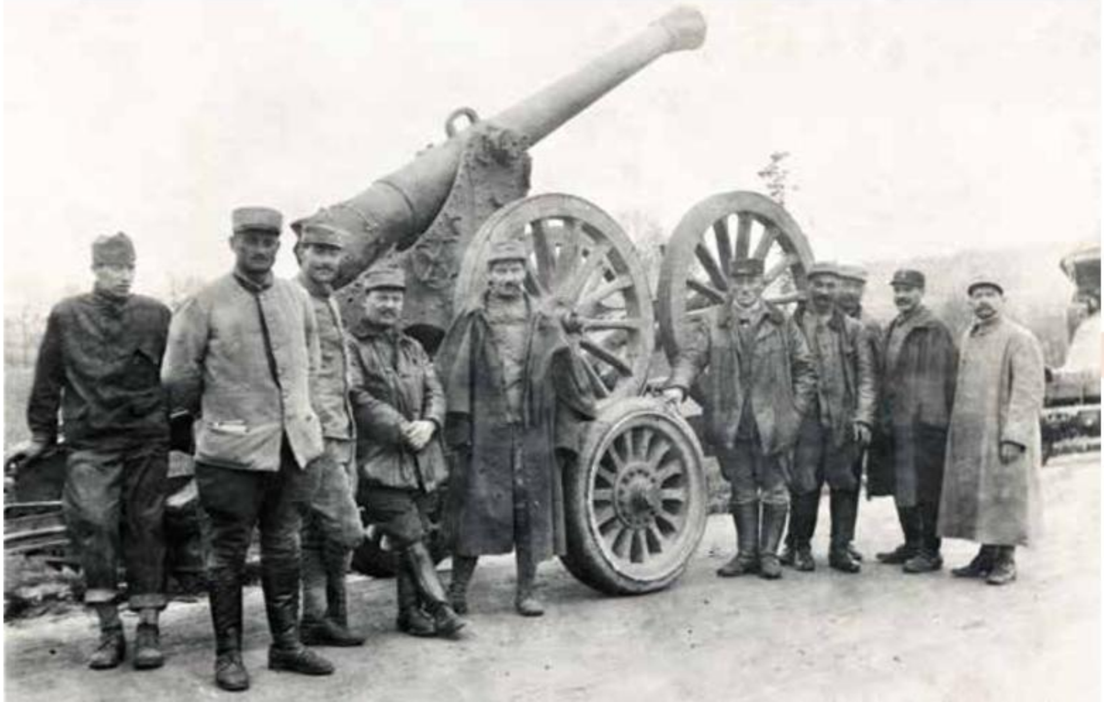
– la **mise sur remorques des canons de 100 TR, 120 L et 155 L** : dès le mois de janvier 1916, quatre chariots bas **Delaunay-Belleville type B** sont expérimentés au groupe V/84 équipé de tracteurs Latil TAR et de canons de 155L modèle 1877 suspendus. Si la vitesse moyenne des convois est augmentée à 10 km/h permettant des étapes journalières de 100 km, il s'avère que les remorques ne peuvent s'aventurer en dehors des routes que très rarement et que les manœuvres de force de mise en batterie sont très difficiles. Ces remorques passent ensuite au groupe VI/84 équipé de 100 TR où les mêmes difficultés sont relevées. D'autres groupes connaissent des difficultés de même ordre.

Les résultats apparaissent meilleurs dans les groupes équipés de canons de 120L dont plusieurs ont employé durant quelques mois des remorques plus légères à roues caoutchoutées avec davantage de succès. Des vitesses moyennes de 12 à 15 km/h ont même été enregistrées sur très bonne route mais les difficultés de circulation en tout terrain et la pénibilité des mises en batterie mettent un terme, au cours de l'année 1916, à l'utilisation de ces remorques.

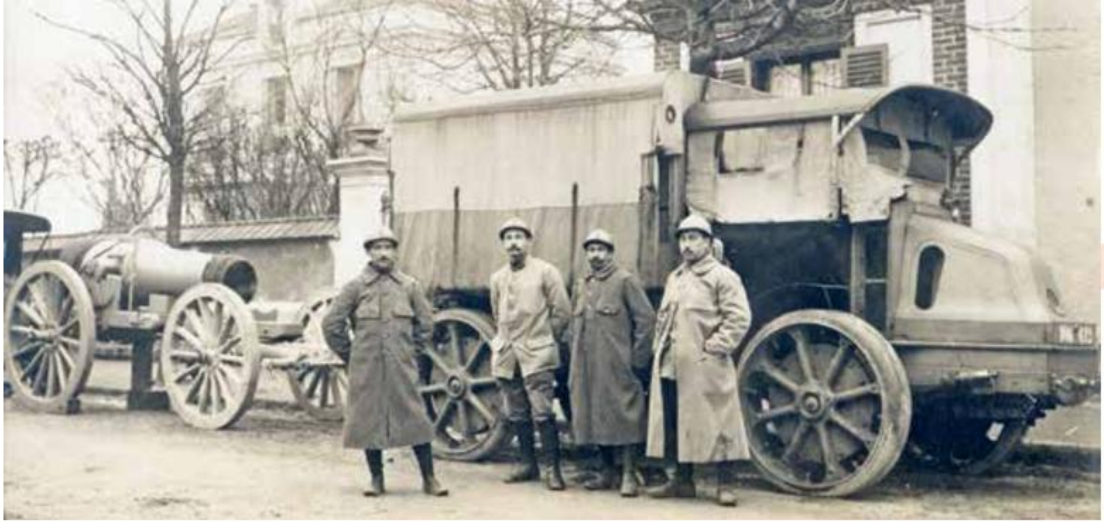
– les **difficultés de déplacement des groupes équipés du mortier de 270 modèle 1885 de siège**, mises en évidence au groupe XII/83 en février 1916, sont réitérées au groupe XII/82 qui doit lui aussi quitter les armées en mars 1916 après de nombreuses ruptures de roues des chariots porte-corps et de fausses-flèches. Au retour de ces deux groupes à Vincennes, leur réorganisation s'impose. Leurs batteries sont réduites à trois mortiers et les quatre éléments du lourd mortier de 270 sont transportés chacun sur une remorque **Troy** de construction américaine. La formule, essayée avec succès à Vincennes au XII/81, est appliquée aux quatre groupes (XII/81, XII/82, XII/83 et XII/85) après modification des remorques Troy à la cartoucherie de Vincennes pour permettre le transport des tubes, affûts, châssis et plateformes. Désormais, chaque batterie de 270 de siège est dotée de sept tracteurs Latil TAR ou Renault EG, deux tracteurs légers Jeffery (transport des personnels) et 13 remorques Troy (dont une de rechange). La formule est gagnante, les quatre groupes de 270 sont désormais



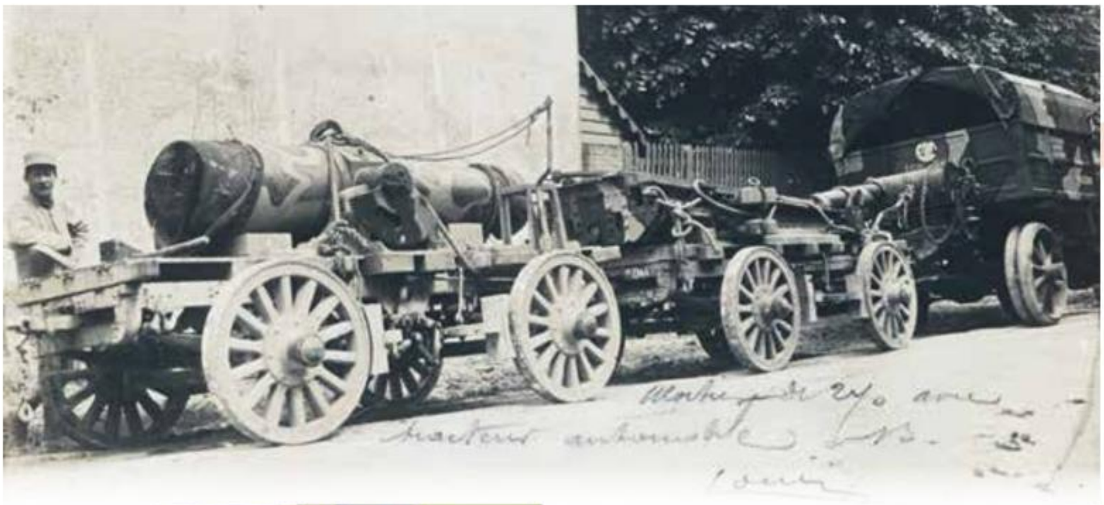
Portant un canon de 155 L modèle 1877, cette remorque Delaunay-Belleville type B à quatre roues a été employé expérimentalement à quatre exemplaires au sein du 84ᵉ RALT, notamment aux Vᵉ groupe (155 L) et VIᵉ groupe (100 TR). La puissance est au rendez-vous avec ce tracteur Renault EG 107 487 mais la pénibilité des manœuvres de force fera cesser l'expérimentation au premier semestre 1916. *(Coll. Alain Alvarez)*



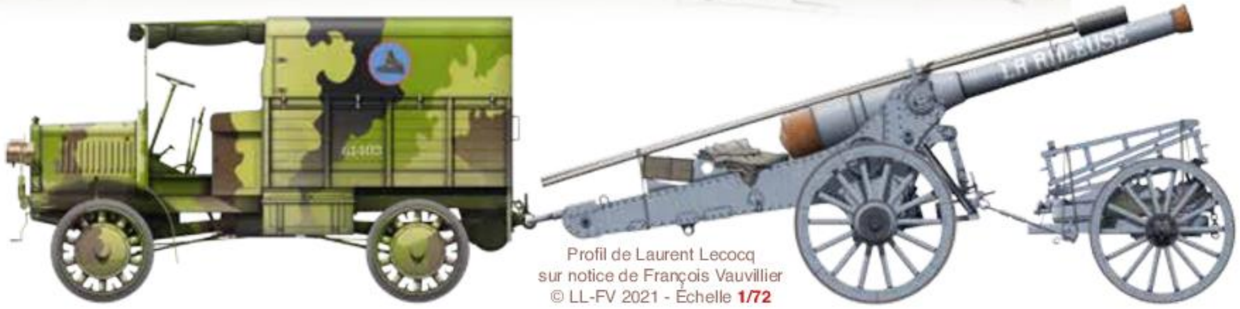
Cette superbe vue d'une remorque à bandages portant un canon de 120 L modèle 1878 et son avant-train permet d'imaginer les difficultés rencontrées pour équilibrer cet ensemble et surtout les efforts nécessaires pour hisser ou débarquer le matériel sur la remorque, ce qui ne peut être réalisé qu'au prix de pénibles manœuvres de force. *(Coll. Guy François)*



Le 2 février 1916, le tracteur **Latil TAR** 106 612 du XII^e^ groupe du 83^e^ RALT, flambant neuf, est attelé à la **voiture-tube d'un mortier de 270 modèle 1885**. Le groupe fera mouvement sur Verdun trois semaines plus tard mais le déplacement va s'avérer catastrophique : les roues et les fausses-flèches des chariots porte-corps, conçus pour la traction hippomobile, ne résisteront pas à la traction mécanique. *(Coll. Guy François)*



Après ces déboires, une nouvelle solution s'impose. Chacune des batteries des quatre groupes existants de 270 modèle 1885 reçoit 13 remorques Troy aménagées pour le transport des quatre éléments de chaque mortier. Ici, un tracteur **Renault EG** remorque deux **remorques Troy** chargées, l'une du **châssis**, l'autre du **tube** d'un **mortier de 270**. *(Coll. Guy François)*



Profil de Laurent Lecocq
sur notice de François Vauvillier
© LL-FV 2021 - Échelle **1/72**

Attelage d'un tracteur léger Châtillon-Panhard K13 et d'un 155 L modèle 1877, vers 1916

La masse relativement modeste du 155 L de Bange (6 120 kg en ordre de route avec son avant-train) permet de l'atteler à un tracteur léger. Le plus courant est le Jeffery mais on trouve aussi dans cet emploi le Panhard K13 de 28 HP, produit en série depuis septembre 1915. Notre profil, traduction d'une photographie bien connue (➠ *GBM 76 page 25*), illustre un mode peu usité, la traction de l'avant-train derrière le canon, attelé quant à lui en traction directe.

capables d'atteindre des vitesses moyennes de 10 à 12 km/h et peuvent parcourir journellement des étapes supérieures à 100 km. Des performances bien supérieures à celles des mortiers modernes de 220 TR et 280 TR dont les convois se traînent à 7, voire 5 km/h de vitesse moyenne.

Les TEG du 10 janvier 1917

En janvier 1917, les TEG des unités d'ALT deviennent enfin à peu près définitifs. Ils coïncident avec une période de réorganisation générale de l'artillerie lourde à tracteurs et de l'artillerie lourde à grande puissance (ALGP) où le général Buat montre toutes ses qualités d'organisateur. La réserve générale d'artillerie lourde (RGAL) est créée et l'ALT est incluse au sein de la 2^e^ division de ce grand ensemble dont l'emploi est décidé par le général commandant en chef.

Les TEG du 10 janvier 1917 (➠ *tableau ci-dessous)* fixent les dotations des batteries par catégories de matériels. L'état-major des groupes a une dotation unifiée de 4 voitures de reconnaissance,

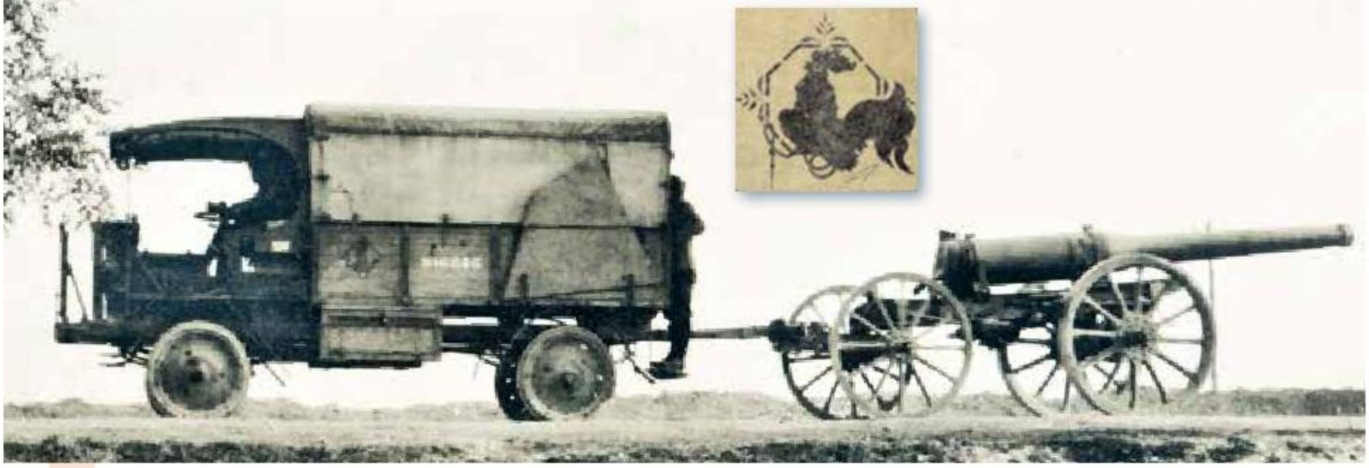
Dotation en véhicules, par batterie, selon la catégorie de matériels d'ALT, 10 janvier 1917

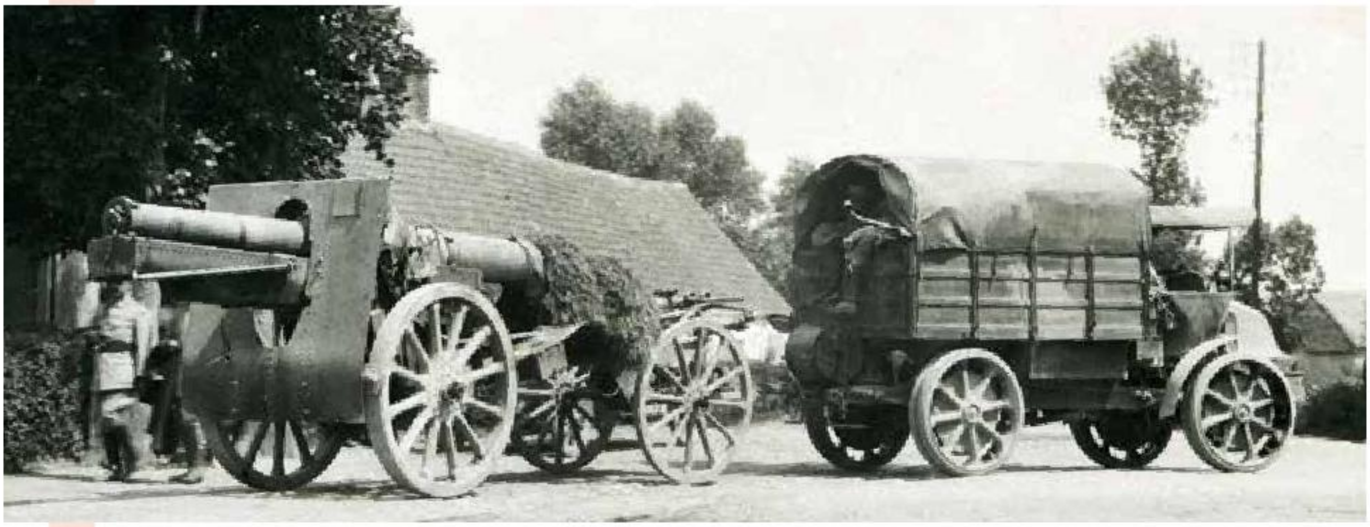
Matériels et véhicules dotant la batterie	**120 L Mle 1878** **155 L Mle 1877**	**155 L Mle 1877-14** **155 C Mle 1881-12** **220 Mle 1880-91** **220 TR Mle 1916**	**145 Mle 1916** **155 GPF** **220ACS** **8 pouces GB** **14 cm 1891^2 et 1910**	**270 Siège** *(3 mortiers)*	**280 TR** *(2 mortiers)*
VL (reconnaissance)	2	2	2	2	2
Tracteurs de pièces	5	9	6	7	9
Camions munitions	5	7	7	7	7
Camion agrès	1	1	1	4	–
Camion essence	1	1	1	1	1
Camions[A] personnels	2	2	2	2	2
Camionnette vivres bagages	1	1	1	1	1
Voiture téléphonique	1	1	1	1	1
Voiturette ou moto	2	2	2	2	2
Remorques Troy	–	–	–	13	4

Note du tableau

A. Ou tracteurs légers Jeffery, parfois remplacés par des tracteurs légers **Latil TP** en 1917. Ainsi les batteries des groupes V/90 et VI/90 (145 modèle 1916), II/89 (155 L modèle 1877), XII/87 (8 pouces), X/88 (220 ACS) ont chacune deux tracteurs Latil TP.

L'ARTILLERIE LOURDE À TRACTEURS S'ORGANISE





Les batteries équipées du 155 L modèle 1877-1914 Schneider emploient deux types de tracteurs, un léger *(en haut de la page)* **pour la voiture-tube et un lourd pour la voiture-affût. Mais exceptionnellement, pour de faibles distances, le tracteur lourd peut remorquer la pièce en une seule voiture** *(photographie ci-dessus)*, **évitant ainsi la pénible manœuvre de démontage et remontage du matériel. S'agissant des matériels présentés, nous voyons :**

– *en haut,* **en 1916 ou 1917, attelé à la voiture-tube, le tracteur Jeffery 106 846 d'une batterie du V/81 dont l'insigne au coq ayant terrassé un aigle** *(détail en médaillon)* **est peint en avant du numéro.** *(Coll. Guy François)*

– *ci-dessus,* **en août 1917, un tracteur Latil TAR du 87ᵉ RALT remorquant un matériel complet de 155 L modèle 1877-1914 en Belgique lors de l'offensive des Flandres.** *(Coll. Frédéric Swider)*

Les voitures de ce matériel neuf Schneider ne sont pas suspendues, comme tous les canons modernes de ce constructeur.

7 camionnettes, 4 camions et 2 voiturettes Zèbre, ces dernières en remplacement des motos.

La section de munitions compte 2 voitures de reconnaissance, 17 camions (dont 14 de munitions) et 1 motocyclette.

ÉVOLUTION À LA FIN DE LA GUERRE

À la fin de l'été 1917, les dix RALT existants sont devenus de très grosses unités, organisées en deux groupements de six groupes chacun, l'un de canons longs (groupes I à VI), l'autre de canons courts (groupes VII à XII). Il a même fallu créer au sein de trois régiments un « *groupe XIII* » provisoire armant les nouveaux canons de 155 GPF.

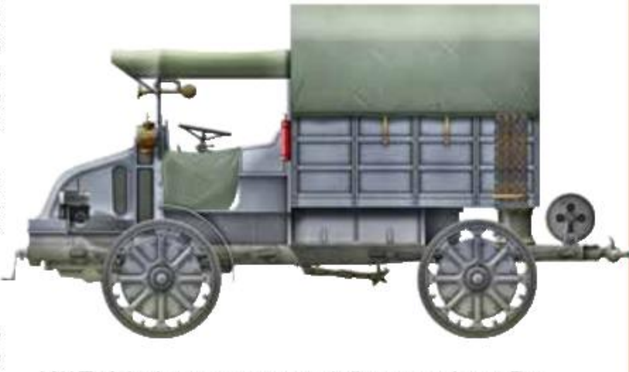
Le 1ᵉʳ octobre 1917, une nouvelle organisation des régiments d'ALT entre en vigueur, consistant à dédoubler les régiments existants qui subsisteront à six groupes de canons longs et à créer dix nouveaux régiments engerbant les six groupes de canons courts des existants. [14] Dans un premier temps, sont ainsi créés les 281ᵉ à 288ᵉ RALT, les 289ᵉ et 290ᵉ RALT n'apparaissant qu'en novembre et décembre 1917.

Au début de 1918, la RGAL est dissoute et la réserve générale d'artillerie (RGA) est créée. Dans cette nouvelle structure, les RALT constituent toujours la 2ᵉ division de ce formidable ensemble qui concentre près de 40 % de toutes les ressources de l'artillerie française entre les mains du commandant en chef. L'évolution prévisible des opérations à conduire en 1918 conduit à des réformes au sein de l'artillerie lourde à tracteurs :

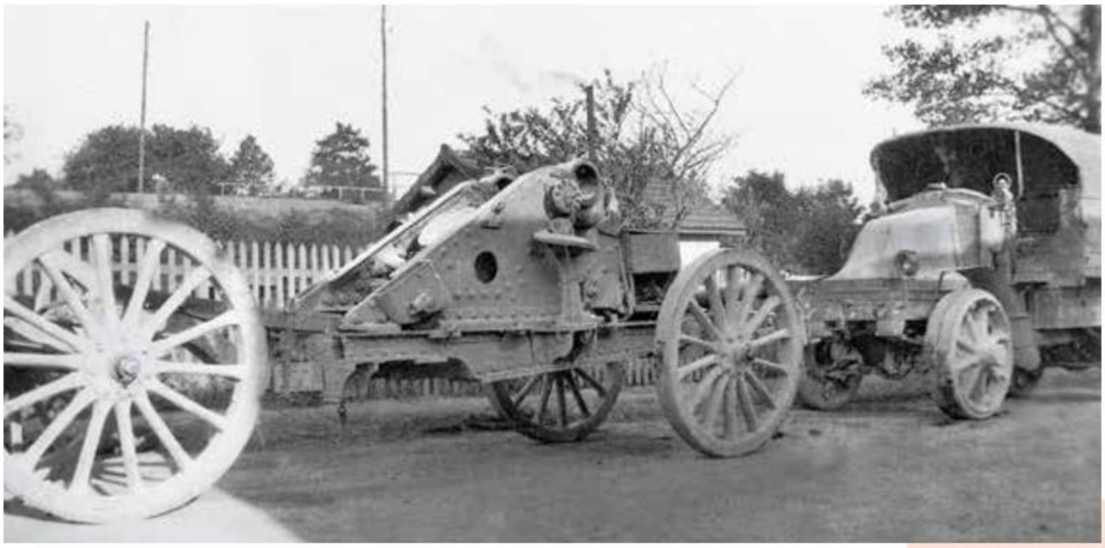
L'augmentation du nombre des tracteurs lourds

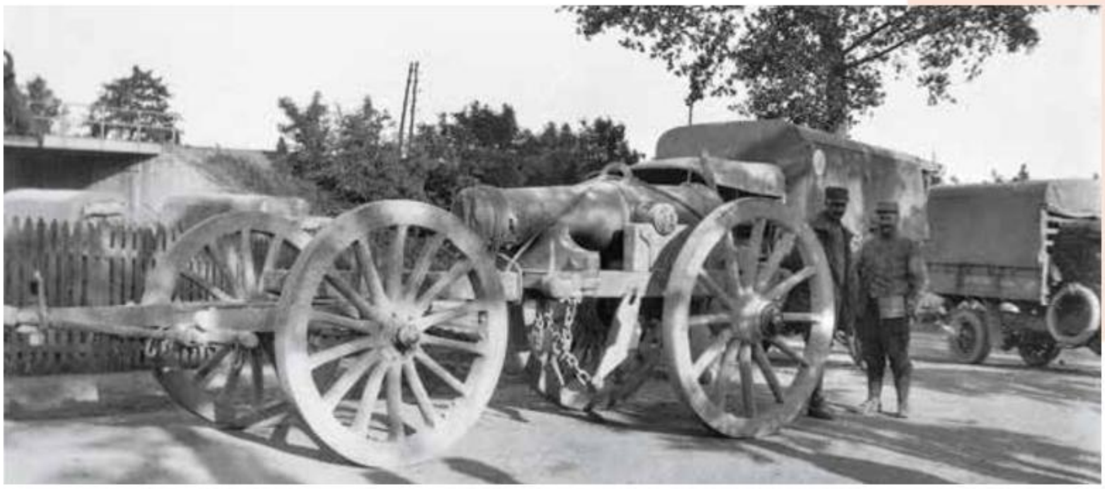
Le développement très rapide du nombre des régiments d'artillerie de campagne portée (RACP) à partir de la fin de l'année 1917 conduit à prélever un grand nombre de tracteurs légers en service dans l'ALT au profit des RACP. [15]

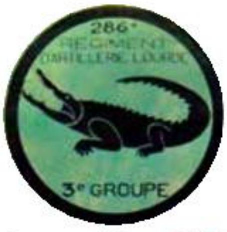
La production des tracteurs lourds Latil et Renault a certes progressé mais les besoins sont immenses.



L'ALT cède donc ses tracteurs Jeffery et quelques Panhard mais ces derniers sont conservés pour la traction des 120 L et 155 L de Bange dans plusieurs groupes. Des expériences sont menées pour remorquer avec un seul tracteur les deux voitures, affût et tube, du mortier de 220 TR mais le poids et la très faible vitesse de traction de l'ensemble fatiguent beaucoup les moteurs, même des robustes Latil TAR. L'échec de l'expérience, y compris la double traction de remorques agrès, conduit finalement à conserver le nombre de tracteurs







Insigne du III/286e RALT
Le crocodile identifie ce groupe doté de mortiers de 220 modèle 1880-91.
(Coll. Fabien Lamontre)

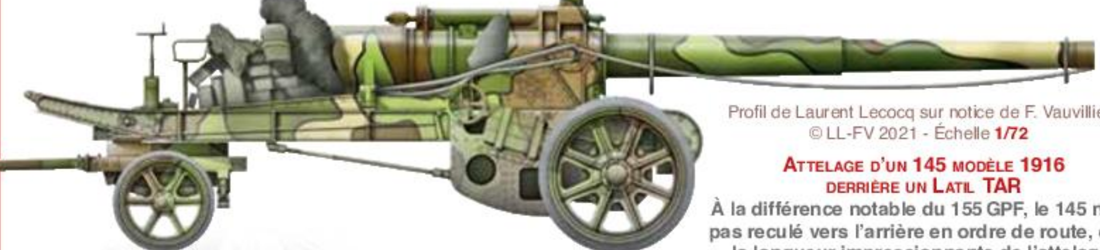
La voiture porte-affût et la voiture porte-tube d'un mortier de 220 modèle 1880-1891 en ordre de route *(il manque ici la voiture porte-plateforme, visible dans GBM 128 page 25 sur la photographie d'un ensemble attelé à trois voitures et deux tracteurs).* **La fragilité des roues et des fausses-flèches de ces voitures conçues pour la traction hippomobile impose des vitesses de déplacement très basses, de l'ordre de 5 à 7 km/h.**
(Fonds Pierre Touzin)

à neuf pour ces batteries mais il s'agit désormais d'une dotation homogène en tracteurs lourds Renault ou Latil. La disparition des Jeffery pour le transport des servants est moins grave, les deux tracteurs légers des batteries étant remplacés par des camions. Cette situation explique le grand nombre de tracteurs lourds existants à la fin de la guerre qui s'établit à 1932 Latil TAR et 705 Renault EG, pour la plupart en service dans l'artillerie lourde à tracteurs.

En 1917-1918, de nombreux tracteurs légers sont retirés de l'artillerie lourde

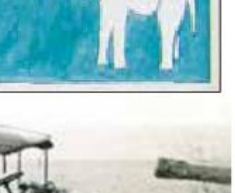
Transport des munitions et réparations

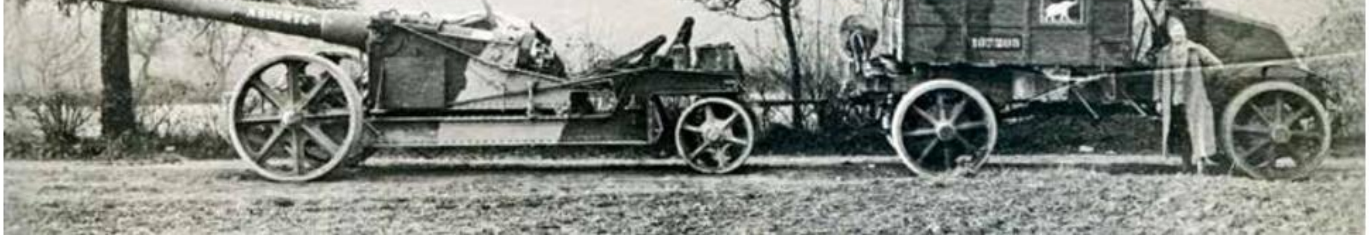
Afin d'améliorer l'acheminement des munitions, la transformation des sections de munitions est décidée, chaque régiment disposant à partir du 1er février 1918 d'un **groupe de sections de transport de munitions** comprenant deux sections. Ces unités proviennent du rassemblement et de la réorganisa-



Profil de Laurent Lecocq sur notice de F. Vauvillier
© LL-FV 2021 - Échelle **1/72**

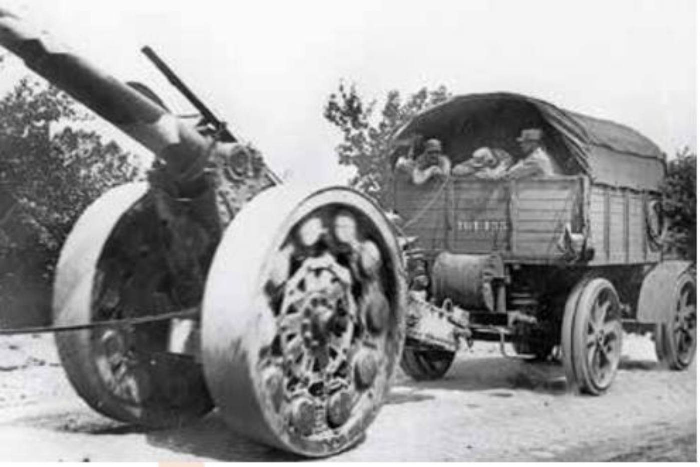
Attelage d'un 145 modèle 1916 derrière un Latil TAR
À la différence notable du 155 GPF, le 145 n'est pas reculé vers l'arrière en ordre de route, d'où la longueur impressionnante de l'attelage.





En mars 1917, le tracteur Renault EG 107 205 appartenant au VIe groupe du 86e RALT, remorque un canon de 14 cm modèle 1891[2] sur affût roulant Saint-Chamond. Le matériel est lourd et sa mise en batterie est difficile mais la longue portée de ces canons de marine provenant des cuirassés *Charles Martel* et *Carnot* est appréciée à une époque où les matériels modernes viennent à peine de commencer à sortir d'usine.
(Coll. Guy François)

Notes
14. DM n° 32934 3/3 du 31 août 1917.
15. ➠ *GBM 130*, article de l'auteur relatif à l'artillerie de campagne portée.



Au début de 1917, les canons de côte de 100 TR modèle 1897 usés sont réalésés au calibre 105 et montés sur leurs affûts de 155L modèle 1877 désormais équipés de la **roue élastique Delamarre-Maze**. Cette roue, très lourde, se désagrège souvent après des parcours de l'ordre de 500 km seulement. Ici, ce canon de **105 TR modèle 1897** est attelé au tracteur **Latil TAR** 161 155 d'un groupe non identifié.
(Coll. Guy François)

L'ALT S'ORGANISE

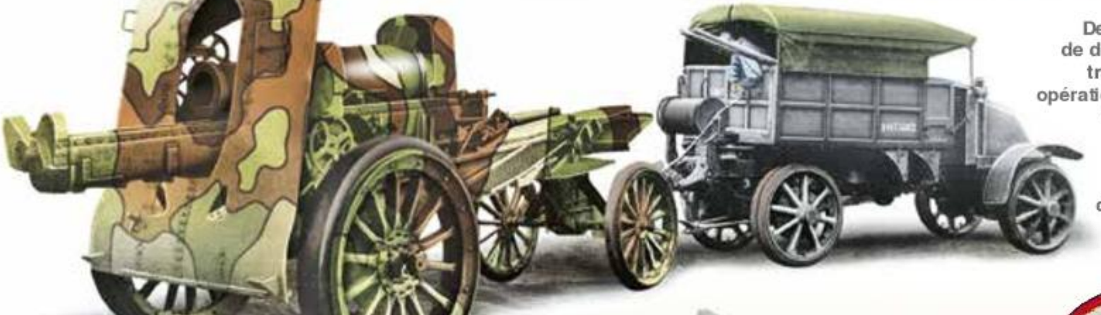
tion des anciennes SM de groupe. Chaque section de transport rassemble 1 voiture de reconnaissance, 6 tracteurs, 3 camionnettes et 25 camions et il est aussi prévu de donner à ces unités une section de 5 caterpillars Schneider CD portés sur 5 remorques La Buire. Mais les affectations de caterpillars prennent du retard et, à la fin de la guerre, si tous les régiments longs possèdent chacun 10 caterpillars, seuls six régiments courts possèdent leurs 10 caterpillars, les régiments 287 à 290 ne disposent que de 5 de ces engins.

De même, une **section de réparations** est créée en mai 1916 dans chaque régiment. Elle rassemble un volant de véhicules de rechange, du camion au tracteur lourd en passant par les VL et camionnettes. En 1918, elle possède en propre 1 VL, 4 tracteurs, 4 remorques, 3 camions, 2 camionnettes, 1 moto, 1 voiture postale et 4 caterpillars porteurs (CPP) **Renault FP**. L'affectation des CPP dans chacun des dix RALT est prévue depuis le printemps 1917 mais elle a pris du retard. En effet, si sept sections sont mises sur pied entre juin 1917 et mai 1918, les 84^e et 85^e ne reçoivent leur section qu'en novembre 1918 et la section du 90^e RALT ne sera jamais constituée. Les remorques La Buire porte-caterpillar sont bien livrées mais les tracteurs Knox prévus pour leur traction ne sont livrés qu'au compte-goutte ou détournés pour l'exécution d'autres missions. Pour tenter d'améliorer la situation, tous les caterpillars porteurs Renault sont rattachés au 82^e RALT le 1^{er} avril 1918 où ils sont regroupés au sein de compagnies de ce régiment.

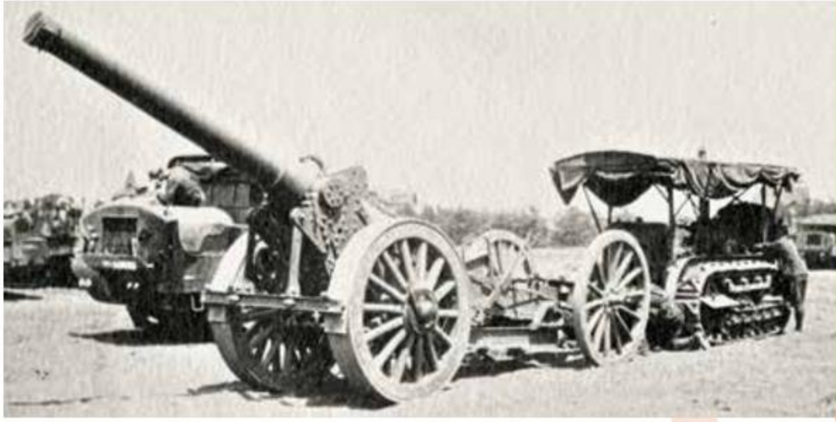
Il faut aussi noter que quelques groupes ont reçu chacun deux caterpillars Baby Holt de 45HP répartis à raison d'un appareil par batterie pour améliorer les opérations de mise en batterie des canons. Ainsi, dès novembre 1916 les I/87 et II/87 ont employé ces caterpillars pour mettre en batterie leurs canons de 155L modèle 1877-1914 Schneider mais très peu de groupes ont pu bénéficier de cette aide particulièrement appréciable en terrain difficile.

L'usure des matériels

À partir de l'été 1918, l'ALT qui compte désormais 80 % de matériels modernes, est confrontée à une usure rapide de ses pièces comptetenu de l'emploi intensif de ces dernières lors des grandes offensives allemandes. De surcroît, la modernisation des groupes est ralentie par la nécessité de doter l'armée américaine. À titre d'exemple, en novembre 1918, l'ALT ne comprend que 58 batteries de 155 GPF car toute la production de cet excellent matériel est réservée

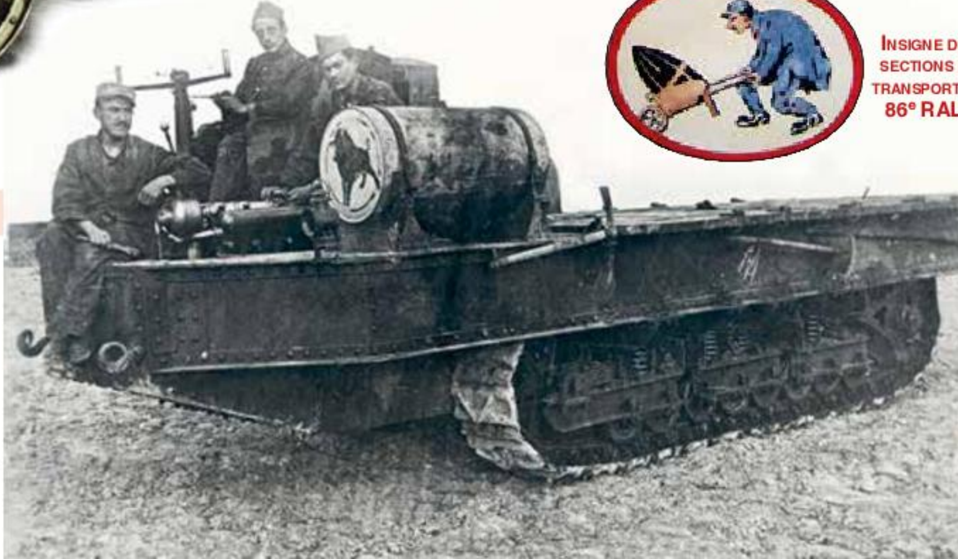


Ce tracteur **Renault EG** 107 382 remorque un mortier de **220 TR modèle 1916** en une seule voiture. En principe, ce matériel est tracté en deux voitures, la voiture-tube par un tracteur léger et la voiture-affût par un tracteur lourd. Afin d'économiser les tracteurs, le remorquage par un seul tracteur est expérimenté en 1918 mais la fatigue des moteurs des tracteurs empêche la généralisation de ce mode de transport. Finalement, toutes les batteries de 220 TR reçoivent une dotation unifiée de neuf tracteurs lourds car les tracteurs légers de l'ALT ont été transférés en grand nombre aux régiments d'artillerie de campagne portée.

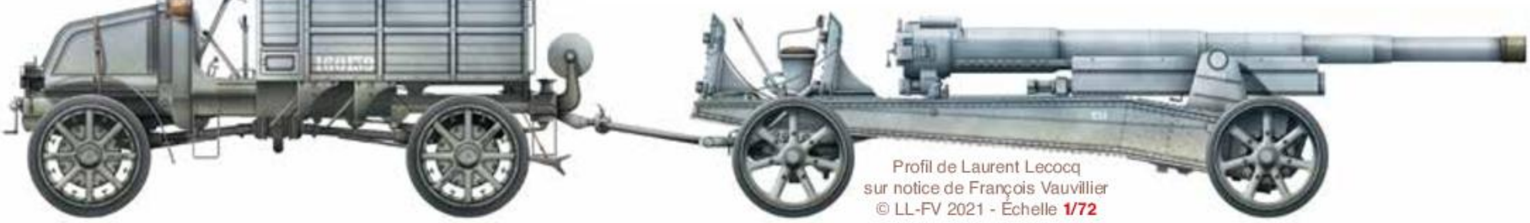


De très rares groupes d'ALT sont dotés de deux tracteurs Baby Holt à raison d'un tracteur par batterie afin de faciliter les opérations de mise en batterie des matériels lourds en terrain difficile. Ici, un **Baby Holt 45 HP** remorque un canon de **155L modèle 1877** dans une unité non déterminée. À l'arrière-plan, on distingue un caterpillar **Schneider CD**, matériel équipant les sections de transport des RALT en 1918.
(Coll. Guy François)

Insigne des sections de transport du 86^e RALT



Ce CPP (caterpillar porteur) **Renault FP** appartient à la section de réparations du 83^e RALT dont on distingue bien l'insigne au sanglier. Cet animal a été adopté par d'autres unités de l'artillerie à tracteurs mais avec un graphisme différent. Les insignes de groupe de l'ALT apparaissent dès 1915, peints sur les véhicules des unités et parfois aussi, plus rarement, sur les bouches à feu.
(Coll. Guy François)



Profil de Laurent Lecocq
sur notice de François Vauvillier
© LL-FV 2021 - Échelle **1/72**

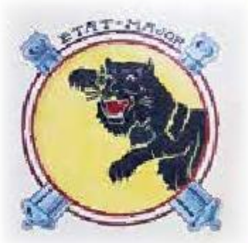
Attelage d'un 155 GPF derrière un Renault EG
Le matériel « grande puissance Filloux » à flèches ouvrantes est le canon long le plus moderne de l'ALT (➠ *tous détails dans GBM 81 pages 18-25*). Il compose ici un attelage entièrement gris perle (nuance dite « *gris artillerie* ») mais toutes les combinaisons existent, tracteurs de tous types ou canons de tous types bariolés ou non.

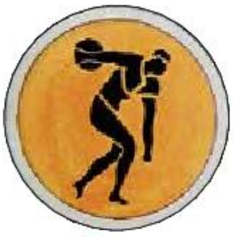
à nos alliés lors des quatre derniers mois de la guerre. De même, il ne reste plus que 17 batteries de 145 modèle 1916 du fait de l'usure rapide de ces bouches à feu tirant à haute vitesse initiale alors qu'en mars 1918, il existait 40 batteries armées de ce matériel à longue portée.[16] Dans ces conditions, il faut réarmer dix batteries d'ALT en matériels anciens de 120 L et 155 L de Bange et en doter neuf autres du canon de 155 L modèle 1917 Schneider en principe réservé à l'artillerie hippomobile. La situation est meilleure pour les pièces courtes puisqu'il existe 64 batteries de 220 TR et 26 batteries de 280 TR, ces dernières étant de plus en plus nombreuses à compter trois pièces au lieu de deux précédemment.

Tirant à haute vitesse initiale, les tubes longs des nouveaux modèles s'usent rapidement

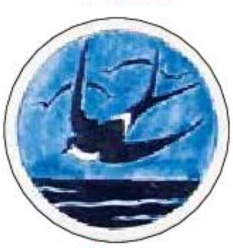
---

[16] Juste après l'armistice, les batteries armées de canons longs modernes seront ramenées à trois pièces car de nombreux matériels doivent être réparés.

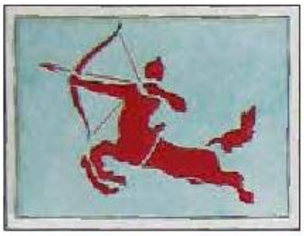




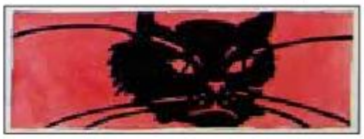
Ier groupe



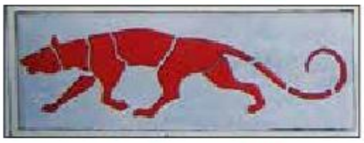
IIe groupe



IIIe

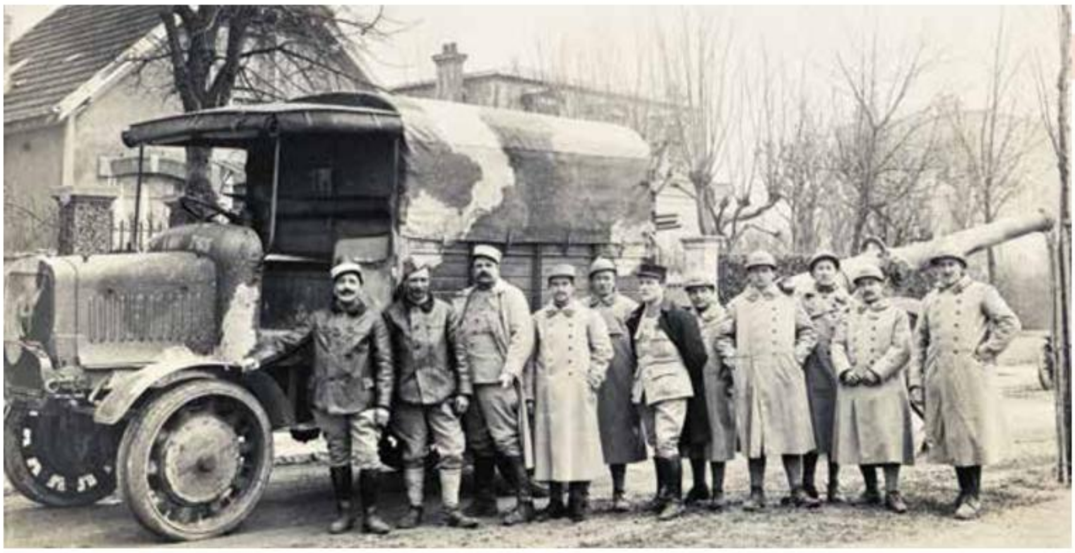


IVe

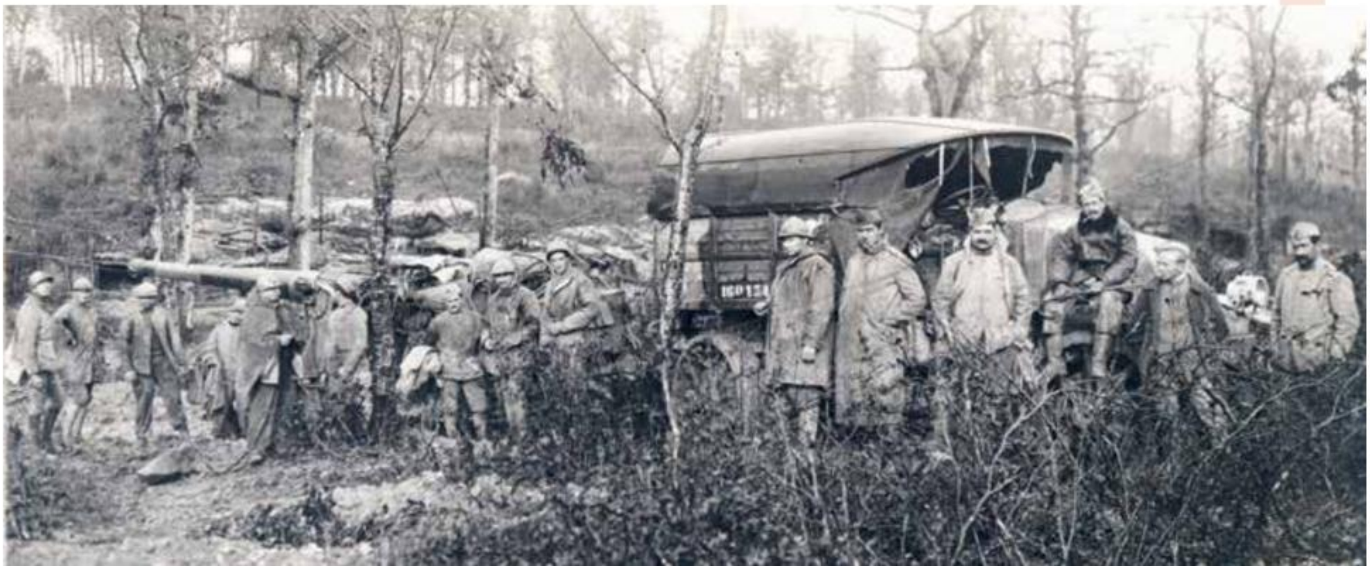


Ve

Insignes du 86e RALT
L'état-major et les cinq premiers groupes longs.
(Coll. Philippe François)



Le tracteur Panhard K13 sans soupapes est construit à 688 exemplaires de 1915 à 1918. Ici, le K 13 160 765 du 90e RALT remorque un canon de 155 L de Bange.
(Coll. Guy François)



Cette photographie du tracteur Renault EG 160 134 remorquant un canon de 145 modèle 1910 dans un chemin difficile de l'Argonne résume bien les difficultés de l'artillerie à tracteurs pendant toute la guerre. En effet, les attelages ont beaucoup de mal à quitter les routes et doivent trouver des positions de batterie à proximité de celles-ci. Seuls deux groupes ont été armés du canon de 145 modèle 1910, les II/86e et VI/84e RALT.
(Coll. Guy François)

L'ARTILLERIE LOURDE À TRACTEURS S'ORGANISE

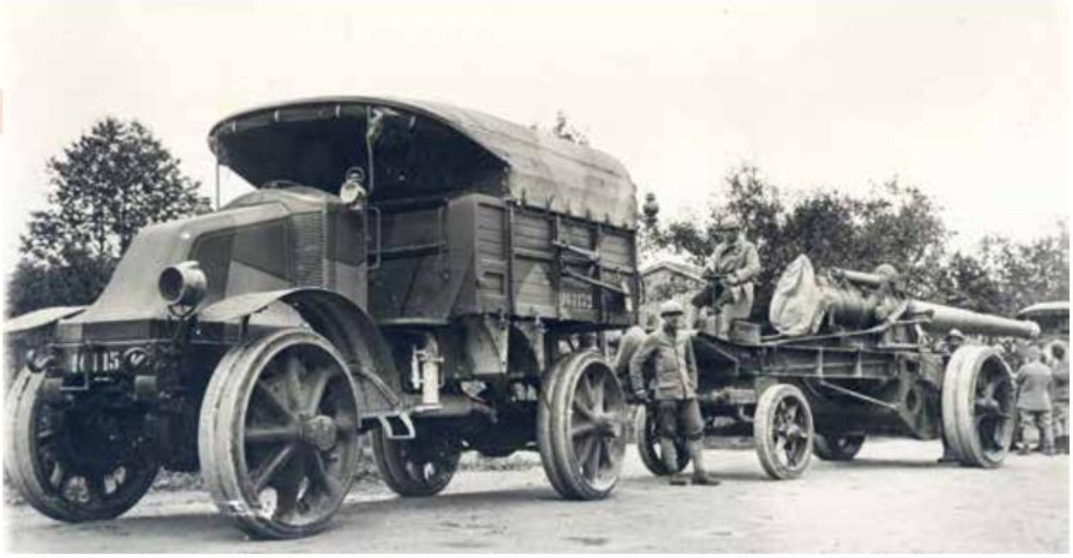
L'ultime réorganisation des RALT

En avril 1918, du fait de la création de nombreux groupes d'artillerie lourde hippomobile et d'artillerie de campagne portée au sein des nouveaux régiments de la RGA, le GQG a beaucoup de mal à en constituer les états-majors de groupe. L'exception constituée par les groupes à deux batteries de l'ALT [17] devient criante et, dans ce contexte, la décision est prise de compresser les RALT en réorganisant leurs groupes à trois batteries, mais cette mesure est remise à plus tard.

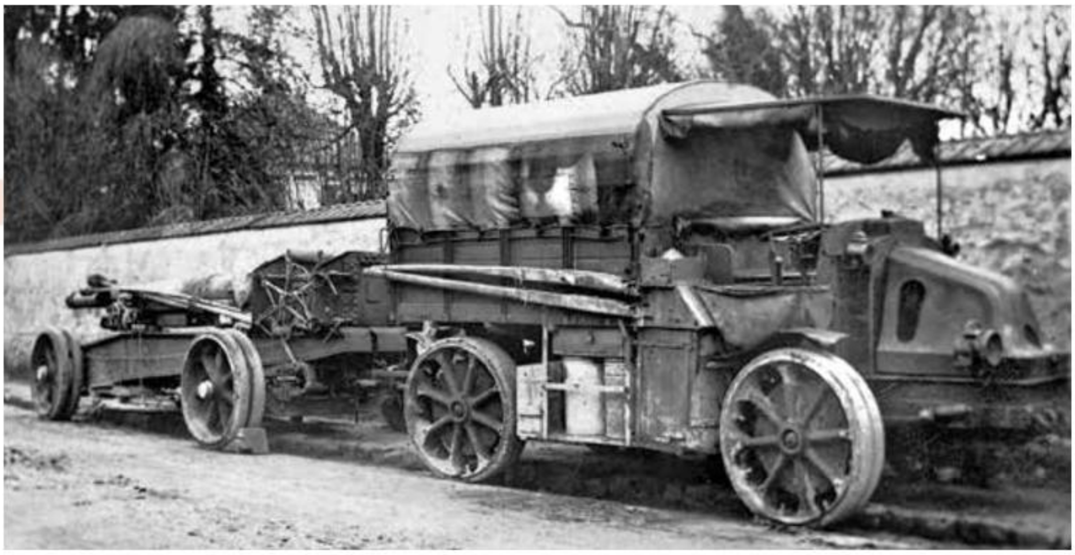
En juillet 1918, en pleine phase d'opérations actives, la réorganisation est mise en œuvre. Elle consiste à dissoudre deux groupes par régiment long ou courts, ceux-ci étant dès lors organisés en quatre groupes de trois batteries, la troisième provenant d'un des groupes dissous. L'opération doit éviter les changements de régiments pour les batteries concernées, doit grouper des batteries de même matériel et ne doit dissocier, ni les groupes non encore modernisés, ni ceux ayant obtenu des citations. Dans ces conditions, l'opération va s'étendre sur plusieurs mois et ne sera pas achevée à la date de l'armistice. Les groupes réorganisés à trois batteries prennent l'appellation de *groupes A*, *B*, *C* et *D* jusqu'à la fin de la réorganisation où ils retrouveront une numérotation classique. Après l'armistice, cette opération sera vivement critiquée car il est toujours difficile de procéder à de telles modifications structurelles en période de combat.

Diminuer le nombre de groupes en conservant le même nombre de batteries

En résumé, l'ALT termine la guerre avec une masse de 244 batteries à tracteurs réparties en 20 régiments. [18] Pourtant, malgré leur puissance, ces masses d'artillerie n'ont pu jouer le rôle majeur que leur conférait le moteur, c'est-à-dire la concentration ou le déplacement rapide de l'artillerie d'un secteur à l'autre du front afin de créer l'«*événement*» au sens napoléonien du terme. Certains généraux ont constaté à cet égard que l'ALVF, malgré son asservissement au réseau ferré, peut concentrer une masse importante de bouches à feu en une nuit. D'autres officiers, et en premier lieu le général Pétain, jugent que la progression de l'ALVF devient impossible lors de la marche en avant et que la progression de l'artillerie à tracteurs est très difficile en terrain dévasté. Face à ce constat, la seule solution résiderait donc dans la création d'une artillerie lourde sur chenilles. Finalement, l'essentiel des études de l'artillerie française après la guerre consistera à mettre au point une artillerie tractée tous terrains et apte au déplacement routier rapide, ce que ne pouvait réaliser matériellement l'artillerie lourde à tracteurs de la Grande Guerre dans les conditions techniques de l'époque. ■



Apparu sur le front à l'été 1917, le canon de **145 modèle 1916 sur affût Saint-Chamond** est le matériel d'artillerie lourde ayant la plus longue portée. En mars 1918, vingt groupes totalisant 40 batteries et 160 canons de ce modèle sont disponibles. Très employés en contre-batterie durant les offensives allemandes du printemps 1918, y compris contre les « Paris Kanonen », ces canons s'usent très vite lors des contre-attaques alliées de l'été et il ne subsiste que 17 groupes de ce calibre à la date de l'armistice car les tubes usés sont en cours de réalésage en 155 mm. Ici le tracteur **Renault EG** 161 152 remorque cette puissante bouche à feu. *(Coll. Guy François)*



L'expression la plus achevée de l'ALT longue moderne en 1918 : le **155 GPF**, attelé à un **Latil TAR** à carrosserie nouveau modèle. Aucun matricule n'est visible, mais l'on devine, sur la bâche camouflée, ce qui est peut-être l'ébauche d'un insigne. Sous la caisse, le logement est garni de ses deux bidons de 50 litres. Ainsi pourvu, le TAR dispose d'une autonomie lui permettant de faire face aux déplacements stratégiques de l'ALT rendus plus fréquents par la reprise de la guerre de mouvement. *(Coll. François Vauvillier)*

Notes

[17] Dans les autres subdivisions de l'artillerie, le groupe compte le plus souvent trois batteries (12 pièces).

[18] Ce nombre tient compte des deux groupes III/81 et I/85 envoyés à Salonique en janvier 1916 et qui prendront les appellations VII/81 et VII/85 en octobre 1917 afin de laisser libres leurs anciens numéros pour de nouvelles unités.

1936-1940
Le Bataillon d'infanterie

Jean-Claude **Latour**
avec la participation de François **Vauvillier**

De 1936 à 1940, si l'organisation interne du bataillon demeure globalement inchangée, il n'en est pas de même pour ses moyens de transmissions, son armement collectif et ses voitures, tous en augmentation. Disposant à la fois d'un organe de commandement aux transmissions accrues, d'organes de mouvement avec ses trois compagnies de fusiliers-voltigeurs et de moyens de feu importants regroupant armes à tir tendu et à tir courbe, le chef de bataillon peut combiner dans de bonnes conditions l'action des uns et des autres. Un rôle essentiel car, au-dessus de lui, la conduite effective du combat en première ligne échappe au commandement.

En titre.
Le léger flou de cette photographie du printemps 1940 ne permet malheureusement pas de lire le numéro du régiment (à trois chiffres) visible sur les pattes de collet du CHEF DE BATAILLON. Âgé, assurément ancien combattant de la Grande Guerre bien qu'il ne porte aucune décoration, il pose devant la garde du fanion, flanqué sur sa gauche d'un officier subalterne qui pourrait bien être son OFFICIER ADJOINT.
(Coll. F. Vauvillier)

Les nouveaux tableaux d'effectifs de guerre publiés le 27 février 1936 apportent des modifications importantes à la situation antérieure, telle que nous l'avions détaillée dans GBM 129.

À l'**état-major**, le chef de bataillon est désormais secondé par un capitaine adjudant-major en plus de l'officier adjoint. Les rôles respectifs de ces deux cadres sont précisés dans l'aide-mémoire Arendt de 1937 : « *le capitaine adjudant-major est le suppléant du chef de bataillon ; il règle la marche des trains, assure la permanence du PC. L'officier adjoint seconde le capitaine adjudant-major ; il organise le travail de l'EM, le déplacement du PC ;*

1936
TEG du 27 février 1936

Section de commandement

ÉTAT-MAJOR *4 officiers dont le chef de btn*	**1ER GROUPE, TRANSMISSIONS ET RENSEIGNEMENTS** *39 hommes*
2E GROUPE, RAVITAILLEMENT ET SERVICES *13 hommes*	**3E GROUPE, SERVICE SANITAIRE** *24 hommes*

***Total** : 4 off., 76 h. (dont 6 ss-off. et 6 cap.), 13 chevaux, 5 v. hippo, 1 VL, 1 camionnette, 1 moto et 13 bicyclettes.*

1937-1940
TEG du 16 janvier 1937

Section de commandement

ÉTAT-MAJOR *4 officiers dont le chef de btn*	**1ER GROUPE, TRANSMISSIONS ET RENSEIGNEMENTS** *38 hommes*
2E GROUPE, RAVITAILLEMENT ET SERVICES *14 hommes*	**3E GROUPE, SERVICE SANITAIRE** *24 hommes*

***Total** : 4 off., 76 h. (dont 6 ss-off. et 6 cap.), 13 chevaux, 5 v. hippo, 1 VL, 2 camionnettes, 1 moto et 12 bicyclettes.*

Entre 1936 et 1940, la structure de la SECTION DE COMMANDEMENT DU BATAILLON, présentée ici de manière synoptique, n'évolue quasiment pas. Tous détails ci-après.

Effectifs et dotation de l'état-major et de la section de commandement du bataillon 1936-1940

*Conforme aux TEG du **27 février 1936** et du **16 janvier 1937** (sans modification à la date du **1er février 1940**).*

Personnel *Grades et fonctions*	**1936**	**1937-40**	*Armement*	*Munitions*
État-major	**4**	**4**		
Chef de bataillon commandant le bataillon	1	1	PA	27 cart.
Capitaine adjudant-major	1	1	PA	27 cart.
Officier adjoint (lieutenant ou sous-lieutenant) [A]	1	1	PA	27 cart.
Médecin (lieutenant ou sous-lieutenant)	1	1	PA	27 cart.
Section de commandement [B]	**76**	**76**		
1er groupe, transmissions et renseignements	*39*	*38*		
Adjudant-chef ou adjudant, chef de groupe [C]	1	1	PA	27 cart.
Caporal adjoint (clairon ou tambour) [D]	1	1	Fusil [D]	45 cart.
Caporal téléphoniste (1), téléphonistes (5) [E]	6	6	Mousqueton	45 cart.
Caporal radiotélégraphiste (1), radiotélégraphistes (6) [F]	7	7	Mousqueton	45 cart.
Signaleurs	4	4	Mousqueton	45 cart.
Colombophiles (2), coureurs (2)	4	4	Mousqueton	45 cart.
Cyclistes	3	2	Mousqueton	45 cart.
Motocycliste	1	1	PA	
Sergent-chef ou sergent chargé des renseignements [G]	1	1	PA	27 cart.
Observateurs [C]	4	4	Mousqueton	45 cart.
Sergent secrétaire (1), secrétaire (1) [C, H]	2	2	Fusil	45 cart.
Conducteur de voiture hippomobile	1	1	Fusil	45 cart.
Conducteur de voiture automobile (de liaison)	1	1	Mousqueton	45 cart.
Ordonnances du chef de bataillon et de l'officier adjoint	2	2	Fusil	45 cart
Ordonnance du capitaine adjudant-major	1	1	Fusil	45 cart.
2e groupe, ravitaillement et services	*13*	*14*		
Adjudant chargé du ravitaillement, chef de groupe [C]	1	1	PA	27 cart.
Sergent manutentionnaire artificier [I]	1	1	Fusil	45 cart.
Caporal manutentionnaire	1	1	Fusil	45 cart.
Manutentionnaires [I]	4	4	Fusil	45 cart.
Cuisiniers des officiers	2	2	Fusil	45 cart.
Conducteurs de voitures hippomobiles	3	3	Fusil	45 cart.
Conducteurs de voitures automobiles	1	2	Fusil	45 cart.
3e groupe, service sanitaire [J]	*24*	*24*		
Médecin auxiliaire, chef de groupe [C]	1	1	PA	27 cart.
Caporal brancardier	1	1	—	—
Brancardiers	16	16	—	—
Caporal infirmier	1	1	—	—
Infirmiers	3	3	—	—
Ordonnance du médecin	1	1	—	—
Conducteur de voiture hippomobile	1	1	—	—
Totaux	**80**	**80**		

Voitures et chevaux	*Type*	*Nombre*		*Conducteurs*	*Chevaux de trait*
Voitures à munitions de FM	à deux roues	2	2	non montés	4 en guides
V. à munitions d'armes individuelles	à deux roues	1	1	non monté	2 en guides
V. pour le matériel de transmissions	à deux roues	1	1	non monté	1 en guides
Voiture médicale Mle 1888	à deux roues	1	1	non monté	2 en guides
Ctte à vivres, bagages, allégement	auto	1	1	—	—
Camionnette à munitions	auto	—	1	—	—
Voiture de liaison	auto	1	1	—	—
Totaux		**7**	**8**		9 (1936 à 1940)

Observations
L'état-major et la section de commandement du bataillon sont administrés par la compagnie d'accompagnement.

A. Remplit également les fonctions d'officier Z et celles d'officier chargé des transmissions du bataillon.
B. Le commandement de la section est exercé par l'adjudant-chef ou, à défaut, par l'adjudant le plus ancien.
C. **Bicyclettes** : 4 à la disposition du chef du 1er groupe qu'il utilise selon les besoins du service ; 3 aux observateurs, 1 à l'un des secrétaires, 1 à l'adjudant, chef du 2e groupe, 1 au médecin auxiliaire, chef du 3e groupe.
D. PA si caporal tambour (en ce cas, le bilan de l'armement s'en trouve modifié).
E. Constituant un atelier téléphonique.
F. Constituant un atelier de TSF (un caporal-chef ou caporal et 3 hommes, plus une équipe de 3 hommes pour l'écoute des avions et la manœuvre des panneaux).
G. S'il est sergent, armé du mousqueton (en ce cas le bilan de l'armement s'en trouve modifié).
H. Dont un dessinateur.
I. Spécialement chargé des explosifs ainsi qu'un des soldats manutentionnaires.
J. Personnel non armé sauf le médecin auxiliaire.

K. Bilan de l'armement

	1936	**1937-40**
Pistolets [L]	9	9
Mousquetons [L, M]	29	28
Fusils	19	20
Personnel sanitaire, non armé	23	23

L. Faute de disponibilité, le PA et les mousquetons pourront être respectivement remplacés par des revolvers avec 18 cartouches et des fusils avec 45 cartouches.
M. Les mousquetons des cyclistes et du conducteur de la voiture de liaison sont sans sabre-baïonnette (4 en 1936, 3 en 1937)
En **réserve**, un mortier de 60 mm dans la camionnette à vivres, bagages et allégement.

Chevaux de selle
aux quatre officiers de l'état-major
4 (1936 à 1940)

Bicyclettes
aux cyclistes ainsi qu'aux personnels précisés en note C ci-dessus.
13 (1936), **12** (1937-1940)

il est officier de renseignements et officier Z du bataillon ». Le chef de bataillon dispose maintenant d'une automobile de tourisme (voiture de liaison) et d'un motocycliste comptant au 1er groupe, l'état-major comprenant donc désormais quatre officiers, dotés chacun d'un cheval de selle. Leurs ordonnances sont au 1er groupe sauf celle du médecin, au 3e groupe.

À la **section de commandement**, la nouvelle organisation est marquée, dans ses grandes lignes, par les différences suivantes avec l'organisation de 1932 :

– un effectif réduit de 11 hommes et 10 chevaux ;

– une réduction de moitié du nombre de voitures hippomobiles (cinq au lieu de dix auparavant), quatre d'entre elles remplacées par une camionnette ;

– l'apparition d'une VL et d'une moto solo.

Dans le **1er groupe** (transmissions et renseignements), il y a en plus trois radiotélégraphistes constituant une équipe pour l'écoute d'avions et la manœuvre des panneaux, un motocycliste, une ordonnance (du capitaine adjudant-major) et un conducteur pour la **voiture de liaison** nouvellement attribuée, et en moins un cheval de selle de troupe, l'ordonnance du chef de bataillon n'étant plus monté. Le groupe totalise 39 hommes (au lieu de 33), un seul cheval, une VL et une moto, et toujours 11 bicyclettes et une voiture hippomobile.

Dans le **2e groupe** (ravitaillement), il n'y a plus que quatre conducteurs au lieu de huit, la voiture à vivres et à bagages, les trois voitures d'allégement et deux des quatre voitures à munitions pour fusils-mitrailleurs ayant été supprimées avec leurs 12 chevaux de trait. Font en revanche leur apparition : une **voiture à munitions pour armes individuelles** (à deux chevaux) et une **camionnette à vivres et à bagages**.

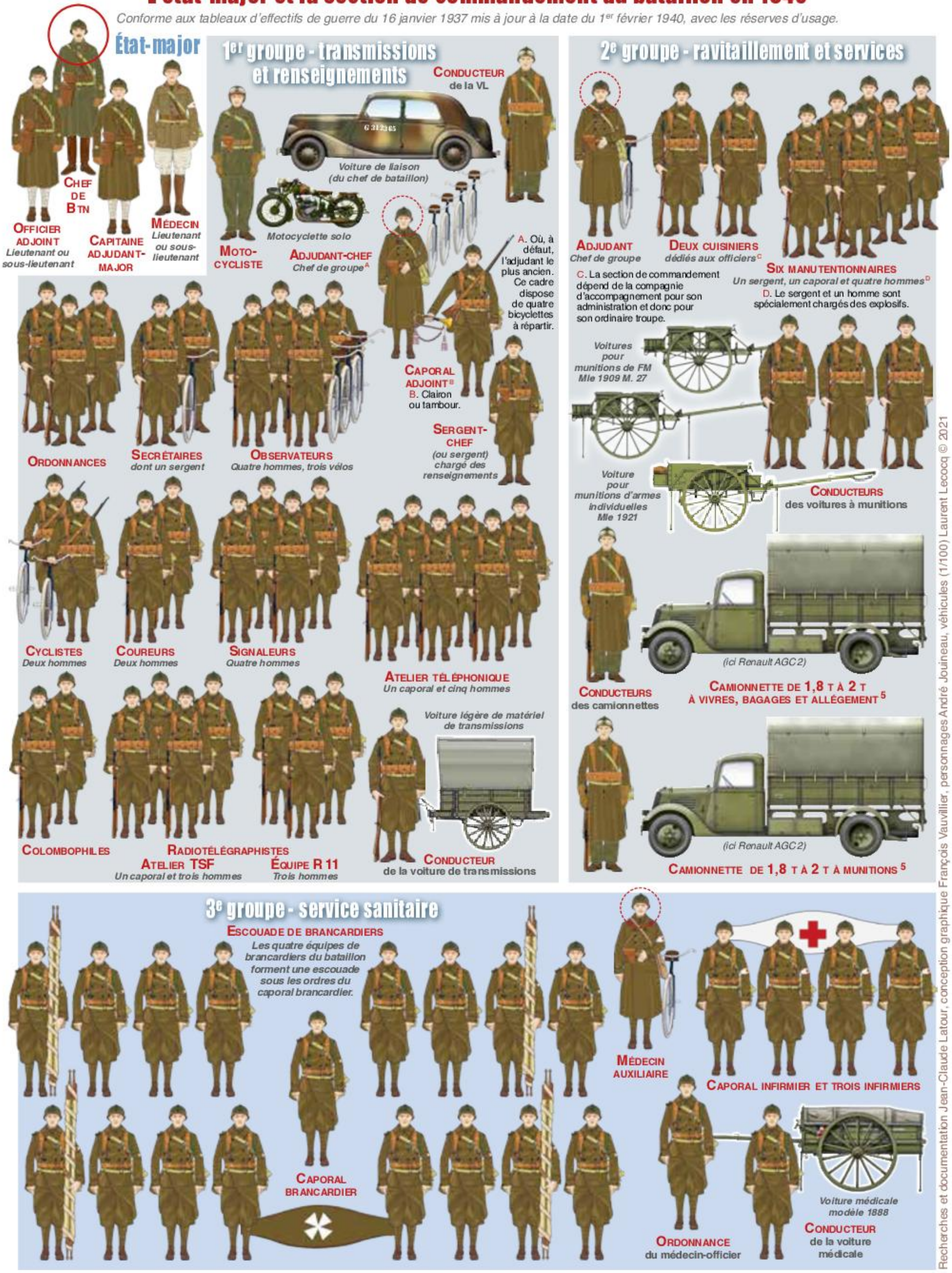
Une camionnette en 1936, puis deux, remplacent des voitures hippomobiles

L'organisation du **3e groupe** (service sanitaire) demeure inchangée mais la **réserve de commandement** est supprimée avec ses 14 hommes.

Les nouveaux tableaux d'effectifs de guerre du 16 janvier 1937 n'apportent que des modifications mineures sans effet sur l'effectif global. Seules dif-

L'état-major et la section de commandement du bataillon en 1940

Conforme aux tableaux d'effectifs de guerre du 16 janvier 1937 mis à jour à la date du 1er février 1940, avec les réserves d'usage.


État-major
Officier adjoint
Lieutenant ou sous-lieutenant
Chef de Btn
Capitaine adjudant-major
Médecin
Lieutenant ou sous-lieutenant
1er groupe - transmissions et renseignements
Moto-cycliste
Motocyclette solo
Voiture de liaison (du chef de bataillon)
G 312365
Conducteur de la VL
Adjudant-chef
Chef de groupe A
Caporal adjoint B
Sergent-chef (ou sergent) chargé des renseignements
Ordonnances
Secrétaires
dont un sergent
Observateurs
Quatre hommes, trois vélos
Cyclistes
Deux hommes
Coureurs
Deux hommes
Signaleurs
Quatre hommes
Atelier téléphonique
Un caporal et cinq hommes
Colombophiles
Radiotélégraphistes
Atelier TSF
Un caporal et trois hommes
Équipe R 11
Trois hommes
Voiture légère de matériel de transmissions
Conducteur de la voiture de transmissions
2e groupe - ravitaillement et services
Adjudant
Chef de groupe
Deux cuisiniers
dédiés aux officiers C
Six manutentionnaires
Un sergent, un caporal et quatre hommes D
Voitures pour munitions de FM Mle 1909 M. 27
Voiture pour munitions d'armes individuelles Mle 1921
Conducteurs des voitures à munitions
Conducteurs des camionnettes
(ici Renault AGC 2)
Camionnette de 1,8 t à 2 t à vivres, bagages et allègement 5
(ici Renault AGC 2)
Camionnette de 1,8 t à 2 t à munitions 5
3e groupe - service sanitaire
Escouade de brancardiers
Les quatre équipes de brancardiers du bataillon forment une escouade sous les ordres du caporal brancardier.
Caporal brancardier
Médecin auxiliaire
Caporal infirmier et trois infirmiers
Voiture médicale modèle 1888
Ordonnance du médecin-officier
Conducteur de la voiture médicale

A. Où, à défaut, l'adjudant le plus ancien. Ce cadre dispose de quatre bicyclettes à répartir.

B. Clairon ou tambour.

C. La section de commandement dépend de la compagnie d'accompagnement pour son administration et donc pour son ordinaire troupe.

D. Le sergent et un homme sont spécialement chargés des explosifs.

Recherches et documentation Jean-Claude Latour, conception graphique François Vauvillier, personnages André Jouineau, véhicules (1/100) Laurent Lecocq © 2021

férences, au **1er groupe**, un cycliste et une bicyclette en moins, diminution d'effectif compensée par l'adjonction, au **2e groupe**, d'une seconde **camionnette (à munitions)** et de son conducteur.

Le détail de ces modifications figure dans le tableau page 28, étant souligné que la mise à jour du 1er février 1940 n'affectera en rien la section de commandement.

L'armement et l'outillage individuels

Les dotations de 1932 en armement sont modifiées en décembre 1936 [1] pour les nouvelles catégories de combattants (motocycliste, conducteurs de la voiture de liaison et de la camionnette) et en décembre 1937 [2] pour l'ensemble du personnel (➡ *détails dans le tableau de la page 28*).

Quant à l'outillage, aucun document n'a hélas pu être retrouvé concernant la dotation du personnel de la section de commandement du bataillon pour la période concernée.

Moyens de transmissions et observation

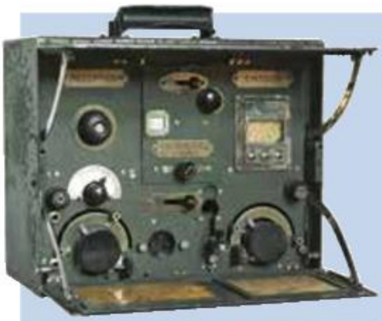
Le **matériel de transmissions** en dotation au bataillon de 1936 à 1940, avec l'arrivée notable de l'ER40, est détaillé dans le tableau ci-dessous.

La section de commandement dispose également de **matériels d'observation, d'optique et de topo-**

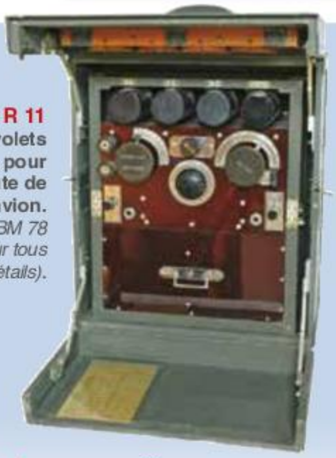
Matériel de transmissions de la section de commandement

	1936-37	1938-40
Appareils téléphoniques [1]	3 Mle 1927	2 Mle 1932
Appareils optiques de 10 Mle 1929 [2]	2	1
Paires de panneaux (signaux à bras)	2	2
Poste ER17 Mle 1931 [3] + perches d'antenne	1	1
Poste R11 [4] + perches d'antenne	1	1
Postes ER40 Mle 1935 ou 1936 [5]	—	6
Pistolets signaleurs de 25 [6]	2	2
Tromblons VB [6,7]	— [7]	2
Piquet lance-fusées [6]	1	1
Panneau d'identification du bataillon [8]	1	1
Panneaux de signalisation [8]	4	4

1. Avec 2 km de câble léger et un tableau à quatre directions.
2. Avec piles et accumulateurs.
3. Communication avec le régiment.
4. Communication avec l'avion.
5. Transmissions intérieures du bataillon (certains pouvant être prêtés aux Cies).
6. Avec 278 artifices de signalisation : cartouches-signaux de 25 et VB, fusées signaux et bengales *(précision de 1938-1940)*.
7. Non listés en 1936-1937 mais présence très probable.
8. Liaison terre-avion.

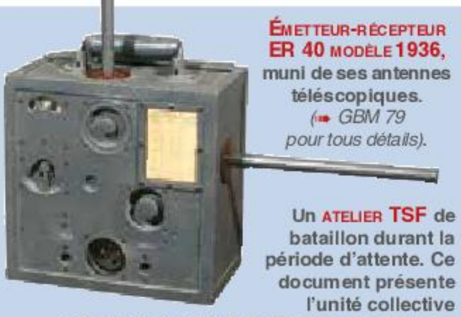


Émetteur-récepteur ER 17 modèle 1933 boîtier volets ouverts. (➡ *GBM 76 pour tous détails).*



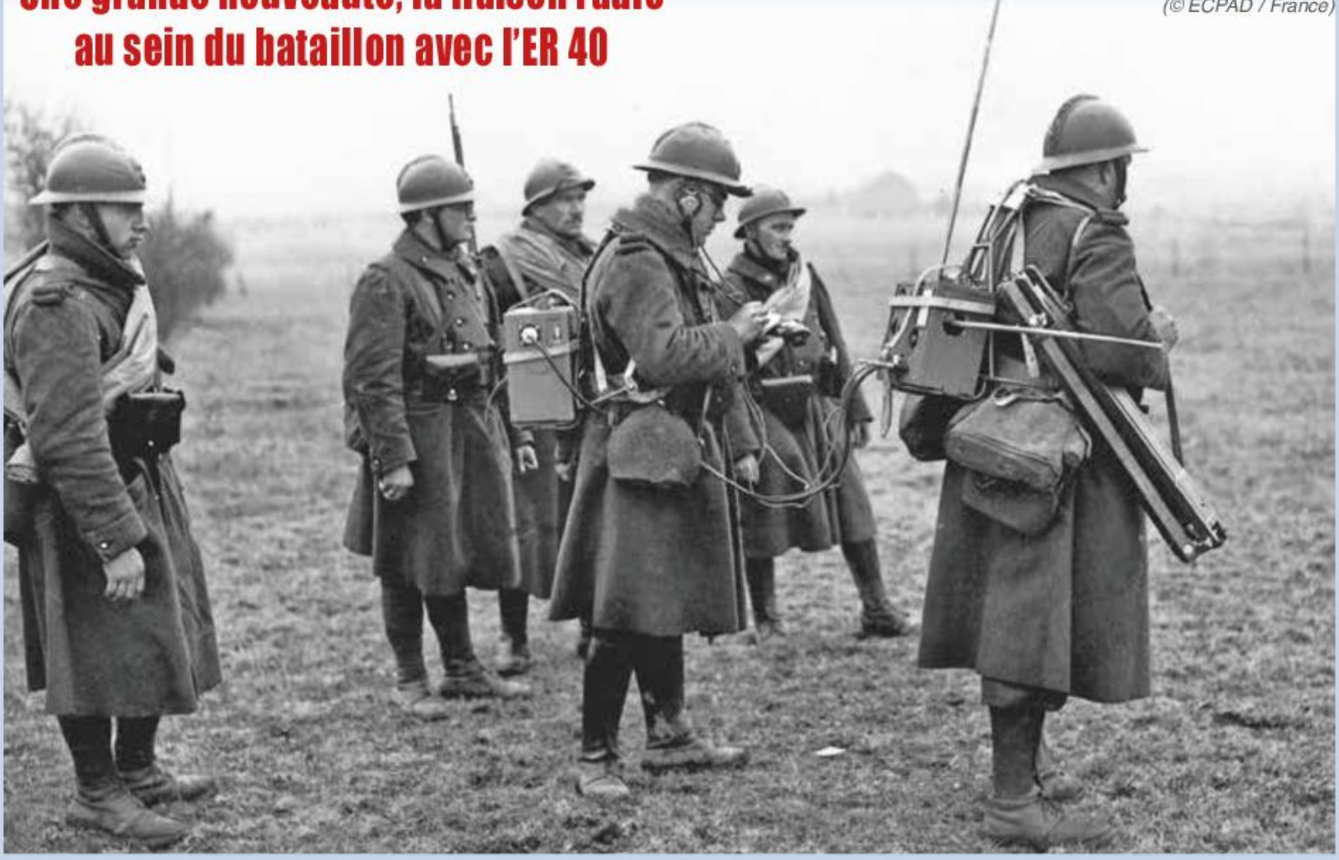
Récepteur R 11 boîtier volets ouverts, pour l'écoute de l'avion. (➡ *GBM 78 pour tous détails).*

(Coll. diverses, documentation Aimé Salles)



Émetteur-récepteur ER 40 modèle 1936, muni de ses antennes téléscopiques. (➡ *GBM 79 pour tous détails).*

Une grande nouveauté, la liaison radio au sein du bataillon avec l'ER 40

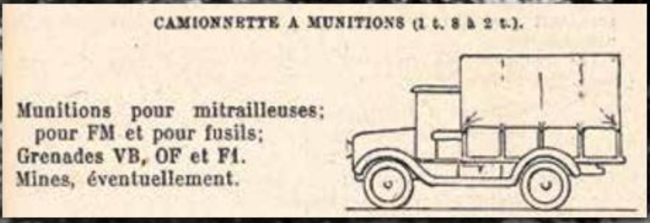


Un atelier TSF de bataillon durant la période d'attente. Ce document présente l'unité collective complète de l'ER 40 sur le dos de ses deux opérateurs. La scène a été prise au moment où le poste est en réception et le chef de poste prend note ici du message qu'il est en train de recevoir en phonie. Son binôme est chargé, non seulement du poste ER 40 et de sa claie, mais aussi du trépied permettant l'emploi en station. *(© ECPAD / France)*

NOTES

[1] Note n° 4044/BT/I-M du 10 décembre 1936.

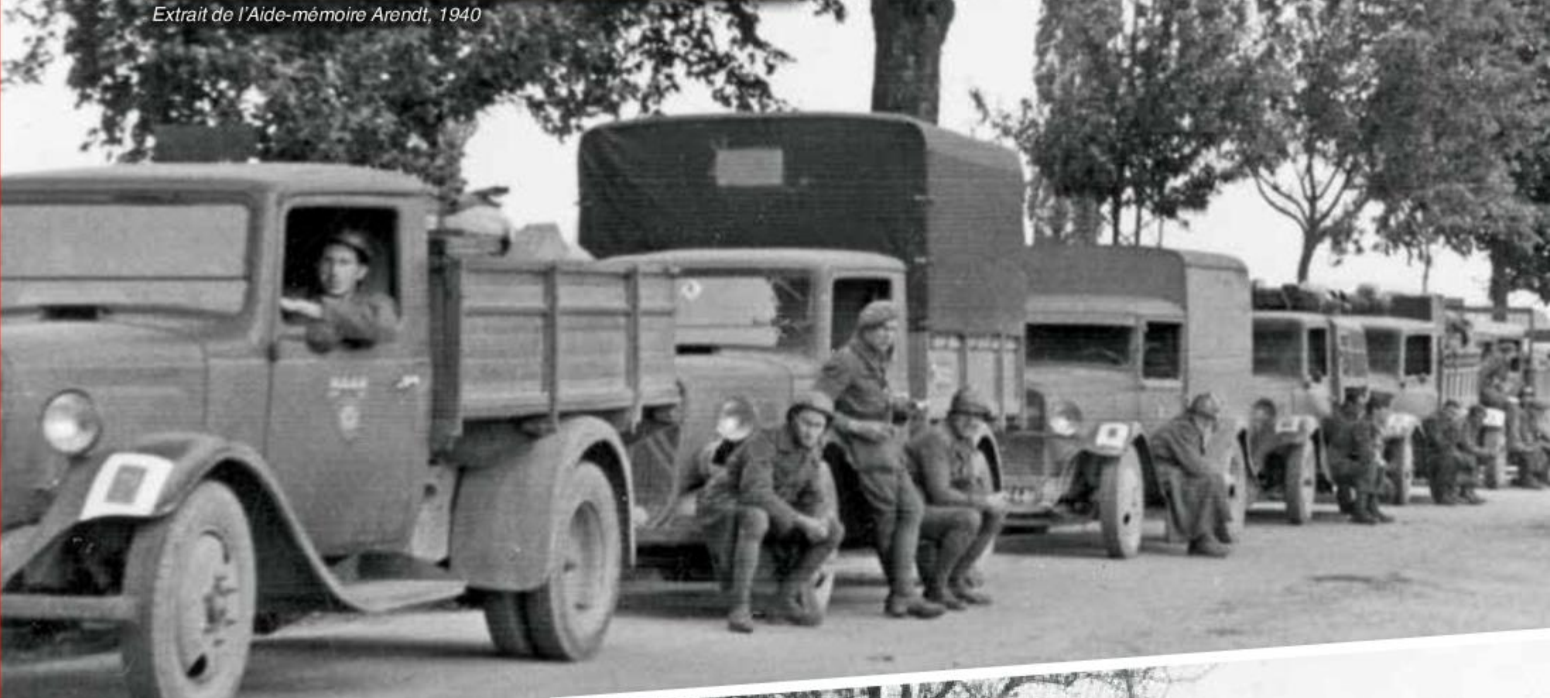
[2] Tableaux des dotations en matériel collectif d'armement et en armement individuel (armes et munitions) du 20 décembre 1937.



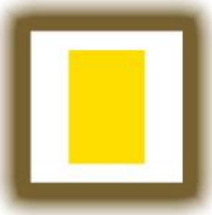
CAMIONNETTE A MUNITIONS (1 t. 8 à 2 t.).

Munitions pour mitrailleuses;
pour FM et pour fusils;
Grenades VB, OF et F1.
Mines, éventuellement.

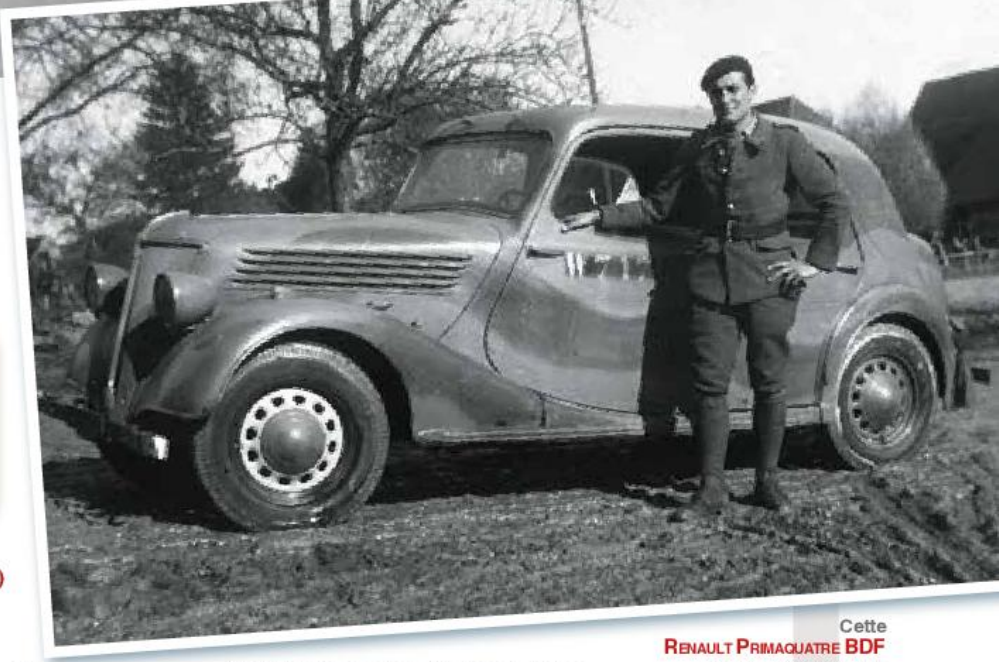
Extrait de l'Aide-mémoire Arendt, 1940



Si les échelons A des RI actifs appelés à assurer la couverture aux frontières ont été dotés de camionnettes issues de marchés militaires (➠ *GBM 133 page 53)*, le gros des RI — actifs ou de réserve — reçoit des **camionnettes de réquisition**, catégorie dans laquelle le déficit du parc civil est le plus sensible. Il en résulte l'entrée sous les drapeaux de toutes sortes d'utilitaires légers de modèles anciens, parfois en mauvais état et souvent de charge utile insuffisante.
À cet égard, cette colonne du 153e RIF n'est pas si mal lotie : elle compte en majorité des **Citroën type 23** de 1500 kg (la formule réglementaire « *de 1,8 t à 2 t* » demeurera un vœu pieux), au milieu desquelles figure une plus petite **C4G** de 800 kg. Toutes ces camionnettes arborent le rectangle jonquille de l'infanterie. *(Coll. Laurent Deneu)*



Symbole d'arme de l'infanterie (janvier 1940)
Rectangle jaune de 15 x 10 cm.



Cette **Renault Primaquatre BDF** (année-modèle 1938, pare-chocs rectiligne) réquisitionnée en 20e RM illustre parfaitement le genre de **voitures de liaison** que peut recevoir, en 1939-1940, un chef de bataillon d'un RI de formation : c'est une 11 CV 4/5 places, plus petite que la «*6 places*» prévue par les TEG. Néanmoins, la richesse du parc civil français en matière de voitures de tourisme permettra une dotation satisfaisante des armées en VL récentes. *(Coll. F. Vauvillier)*

graphie, les dotations mentionnées dans divers ouvrages d'instruction de l'époque étant d'une précision relative, souvent incomplètes et parfois contradictoires. En 1936, une jumelle périscopique 8x24, deux jumelles à prisme (une de 8x30, une de 16x50), une longue-vue binoculaire (type EM) avec pied goniométrique, un support de jumelle modèle 1933 avec pied goniométrique (pouvant être utilisé avec une jumelle à prisme de 16x50), deux boussoles directrices modèle 1922 (ou modèle 1922 simplifiée), une boussole topographique modèle 1926, un périscope à main grossissant modèle 1930 (parfois dénommé périscope à lentilles), un sitogoniomètre. En 1938 s'y ajoutent trois jumelles à prismes de 6x24.

La section de commandement dispose également d'un jeu de **matériel de préparation de tir** : deux doubles décimètres, deux loupes achromatiques, deux montres chronographes, un rapporteur en celluloïd, toutes ces dotations données sous réserve.

Certains de ces matériels sont transportés sur la voiturette d'infanterie Mle 1937 porte-munitions de canon de 25 et matériel d'observation (type H) du groupe de canons de 25 de la compagnie d'accompagnement (➠ *GBM 136 page 40)*.

LES VOITURES

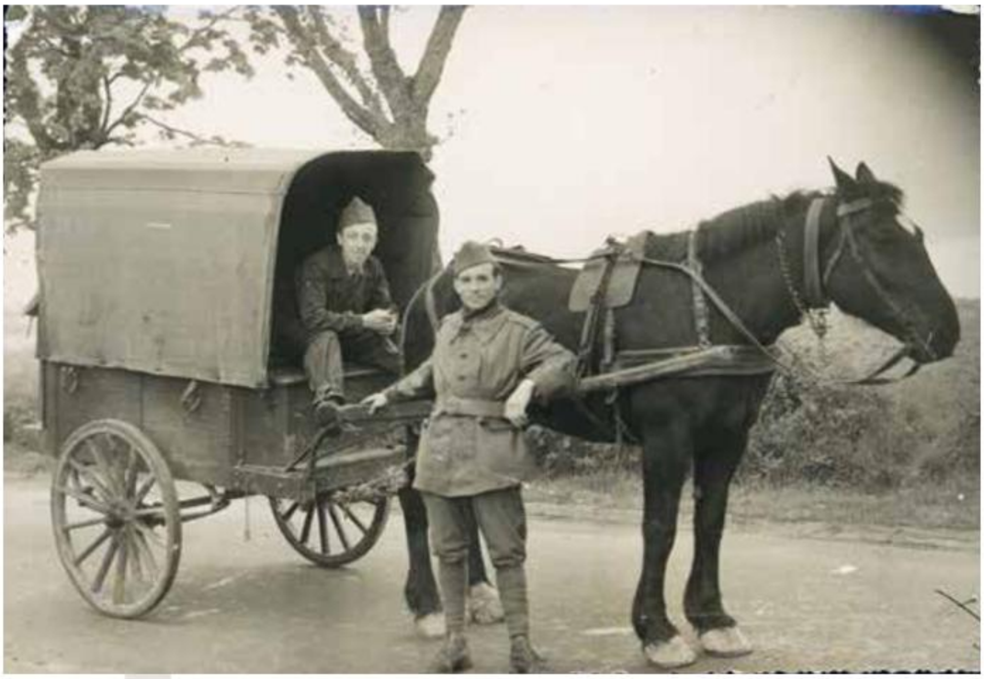
Leur nombre et leur type ont changé depuis 1932. S'agissant des **voitures hippomobiles**, un visuel synoptique en est donné page 33.

La **voiture de liaison** : les TEG de 1936 se bornent à préciser qu'il s'agit d'une voiture de tourisme à 6 places, sans plus d'indication ultérieure. D'après l'aide-mémoire d'Arendt de 1938, il s'agirait d'une « *9 à 11 chevaux* ».

Ajoutée en janvier 1937, la **camionnette à munitions** devra transporter « *de 1,8 t à 2 t* ».[3] Dans son édition de 1939, l'aide-mémoire Arendt commente son

Note

[3] De même que celle déjà attribuée et qui prend la désignation de *camionnette à vivres, bagages et allègement*.



Du fait de leur désuétude, les voitures et voiturettes hippomobiles ont rarement été photographiées, en 1939-1940, par les soldats français. Aussi est-ce une vraie chance de pouvoir présenter, autrement que sous forme d'épave, la **VOITURE LÉGÈRE DE MATÉRIEL DE TRANSMISSIONS** durant cette période. Nous la voyons ici conduite en guide, conducteur assis sur son banc. *(Coll. F. Vauvillier)*

adoption : « *Le train de combat du bataillon transporte une réserve de munitions plus importante que dans les compagnies de fusiliers-voltigeurs et dans la compagnie d'accompagnement pour les armes de toute nature. Le régiment ne porte plus de réserve de munitions* [...] *L'attribution d'une camionnette à munitions au bataillon (TC) et celle de camionnettes plus fortes aux compagnies ont donc permis de rapprocher les munitions de la troupe.* » (Arendt, pp 293-294).

Pour mémoire enfin, on notera que sur les neuf voitures de réquisition en dotation à la compagnie hors-rang du régiment [4] et portant du matériel de protection contre les gaz, deux sont affectées à chacun des trois bataillons, leur chargement étant détaillé dans l'aide-mémoire Arendt (éditions 1936 à 1940) : cinq appareils Vermorel pour pulvérisations alcalines (un par compagnie, un pour l'état-major du bataillon), trois appareils Draeger (deux à la compagnie d'accompagnement, un pour l'état-major du bataillon), une soixantaine de collections d'effets de désinfection, des bottes de tranchées, des toiles huilées, un détecteur Labat-Desgrez pouvant déceler l'oxyde de carbone, une réserve de masques individuels correspondant à 4 % de l'effectif et des masques pour chevaux.

Affecté au régiment, le matériel de protection contre les gaz descend au bataillon

Le chargement des voitures

Si pour les unités de combat, le détail du chargement des voitures figure souvent dans les manuels d'instruction, il n'en est pas de même pour les unités de commandement ou de service. L'aide-mémoire Arendt est le seul ouvrage à aborder le sujet, avec cependant parfois des données contradictoires dans la même édition. Quelques renseignements complémentaires relatifs aux munitions figurent dans l'*Aide-mémoire de l'officier d'infanterie en campagne* du 15 juin 1936, dans une notice de 1937 [5] et dans les éditions 1937 à 1939 de l'*Aide-mémoire pour les travaux d'état-major* publié par l'ESG. Nous avons synthétisé ces données dans le tableau ci-dessous.

---

[4] Étude à paraître.

[5] *Notice provisoire du 22 janvier 1937 sur l'équipement modèle 1935*, Paris, Berger-Levrault, 1938.

Caractéristiques et chargement des voitures hippo et camionnettes de la section de commandement du bataillon, 1936-1940

Caractéristiques Chargement	Voiture légère de matériel de transmissions	Voiture porte-munitions de FM Mle 1909 M.1927	Voit. pour munitions d'armes individuelles Mle 1909 M.1921	Voiture médicale Mle 1888	Camionnettes à vivres, bagages et allégement	Camionnette pour munitions
Attelage	1 cheval en guides [A]	2 chevaux en guides [A]	2 chevaux en guides [A]	2 chevaux en guides [A]	—	—
Conducteurs	1 non monté	1 non monté	1 non monté	1 non monté	1 conducteur	1 conducteur
Poids approximatif à vide	*inconnu*	*inconnu*	*inconnu*	420 kg	*selon type*	*selon type*
Poids approxim. en charge	500 kg	1 000 kg	700 kg puis 800 kg (1939)	800 kg	*charge utile 1,2 t (1936) puis 1,8 t à 2 t (1937)*	
Longueur approximative	*inconnue*	4,150 m	4,150 m	4,400 m	*selon type*	*selon type*
Voie	*inconnue*	1,520 m	1,520 m	1,520 m	*selon type*	*selon type*
Roues (diamètre ferrée)	0,956 m (n° 5*bis* artillerie)	1,304 m (n° 6R EM)	1,304 m (n° 6R EM)	1,570 (n° 2 EM)	*selon type*	*selon type*
Chargement en munitions	aucun	26 250 cartouches [C]	9800 cartouches [E]	aucune	aucun	varié [H]
Autres chargements	divers [B]	divers [D]	divers [D]	divers [D+F]	divers [G]	divers [I]

A. Les voitures sont souvent conduites en main (le conducteur marchant à pied devant ou à côté du cheval de trait).

B. Tout le matériel de transmissions listé dans le tableau page 30, plus le ballot de pansage (musette de pansage garnie, musette mangeoire avec 2 kg d'avoine, surfaix de couverture) et le lot de ferrures (4 fers à cheval, 40 clous à ferrer, 16 crampons à glace, clé à pointe). Dans les unités dotées de la **voiturette d'infanterie Mle 1937**, le matériel de transmissions s'accompagne de celui propre à ce modèle, à savoir : bâche, brancard de rechange, 2 rallonges de brancard, rallonge de brancard de rechange, lunette d'attelage, palonnier, timon, hache portative à main, pelle ronde portative, pioche portative ordinaire, 4 bricoles de traction à bras.

C. Cartouches modèle 1929 dont 2 625 à balles perforantes, 164 boîtes chargeurs vides, 200 musettes à cartouches.

D. Ballot de pansage et lot de ferrures, composition identique à celle indiquée en note B.

E. Cartouches de 8 mm D (am.) en chargeurs de cinq (conditionnement non précisé), 192 obus VB, 192 grenades OF, 81 grenades F1, 5 pistolets signaleurs de 25 avec 164 cartouches-signaux de 25, 90 cartouches-signaux pour tromblon VB en 3 caisses.

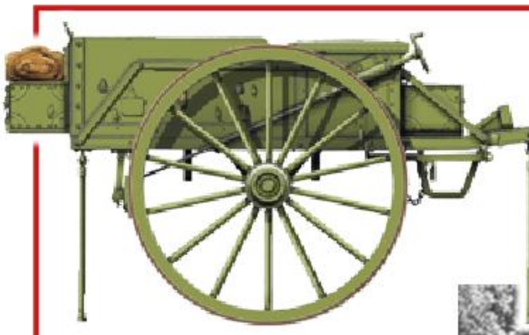
F. 12 brancards puis 8 en 1938, 4 paniers de pansements puis 6 en 1938, tonnelet à eau, matériel d'immobilisation.

G. D'après la notice du 22 janvier 1937 sur l'équipement modèle 1935 (seul document détaillant ce chargement) : couvre-pieds, sacs inférieurs (ou « *ballots d'allégement* » dans les unités dotées de l'ancien équipement) avec jerseys, lot de précaution de brodequins, vivres de réserve (officiers et troupe), avoine de réserve, cantine à vivres, caisses à bagages (officiers et adjudants), caisse à archives, avoine et fourrage du jour (chevaux de selle), effets de pansage, musettes mangeoires, surfaix, demi-ferrures (chevaux de selle), collection d'effets de treillis (ordonnances d'officiers montés, conducteur d'automobile), un mortier de 60 mm de rechange dans une caisse avec les accessoires de la pièce, sac complet du conducteur avec couvre-pieds. Éventuellement, dans le cas où les vareuses remplacent les jerseys, en plus environ 60 kg. En 1940, d'après l'aide-mémoire d'Arendt, en plus un lot collectif de matériel Z estimé à 3 masques complets et 25 cartouches (dotation prévue pour les unités de moins de 150 hommes d'après la notice du 22 janvier 1937 déjà citée). Les sacs inférieurs seront dénommés ultérieurement « *sacs d'allégement* » d'après la notice sur l'équipement 1935, mise à jour en octobre 1941.

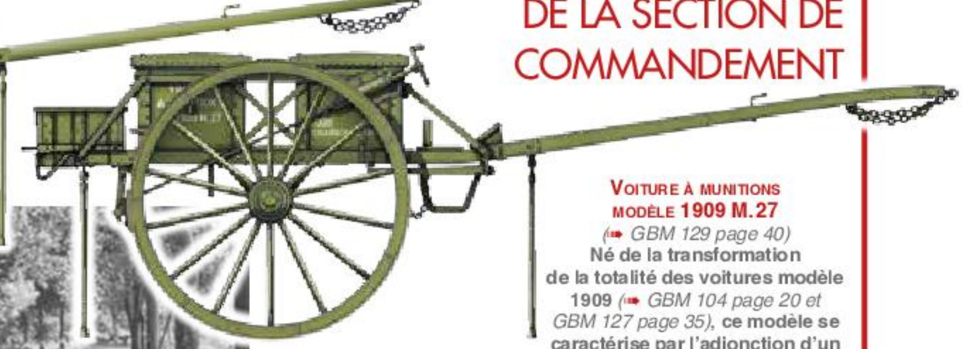
H. Bien qu'attribuée dès le 16 janvier 1937, cette camionnette n'apparaît qu'en 1939 dans la 15^e^ édition de l'aide-mémoire Arendt avec une énumération très sommaire de son chargement : munitions pour mitrailleuses, pour FM et pour fusils, grenades VB, OF et F1 (Arendt 1939) et éventuellement des mines (Arendt 1940). En revanche, d'après les aide-mémoire de l'ESG de 1938 et 1939, le TC du bataillon (3 voitures à munitions et 1 camionnette) transporterait 18 800 cartouches pour fusil, 60 500 cartouches pour FM, 13 000 cartouches pour mitrailleuses, 430 grenades OF, 320 grenades F 1, 600 obus VB (en chiffres arrondis). Si l'on en déduit les quantités transportées sur les deux voitures de munitions pour FM (note C) et sur la voiture de munitions pour armes individuelles (note E), il resterait sur la camionnette, toujours en chiffres arrondis : 9000 cartouches pour fusils, 8000 pour FM, 13000 pour mitrailleuses, 240 grenades OF, 240 grenades F1 et 410 obus VB.

I. Aucun renseignement retrouvé.

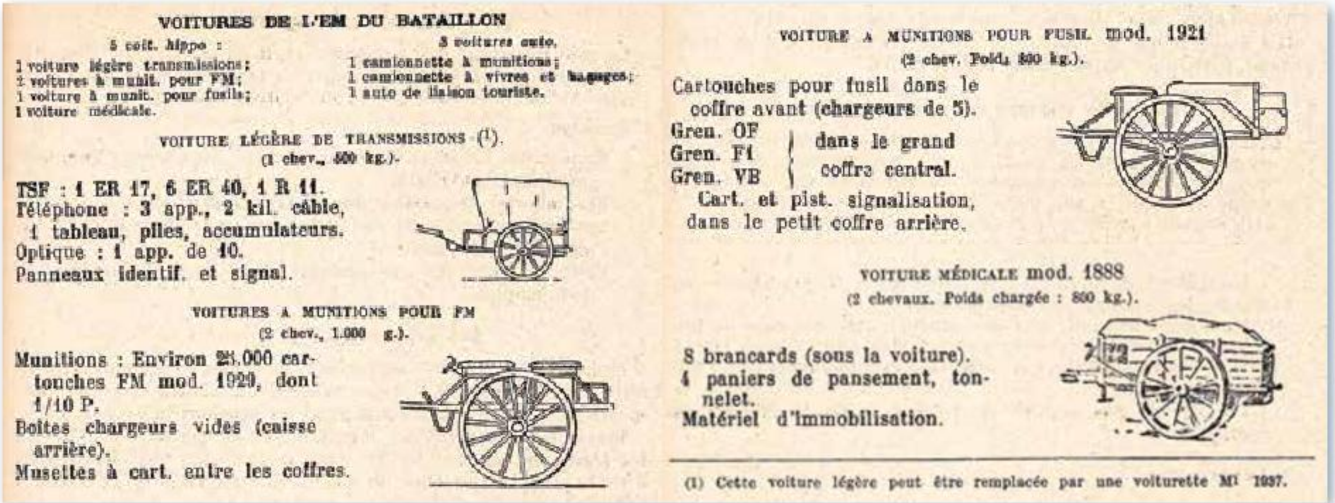
1939-1940 : LES VOITURES HIPPOMOBILES DE LA SECTION DE COMMANDEMENT



Voiture pour munitions d'armes individuelles modèle 1921
(➠ *GBM 127 page 35*)
Elle résulte de la transformation de la totalité des voitures à munitions et engins de tranchée modèle 1917 (➠ *GBM 120 page 26*) : ajout de deux coffrets et des ferrures, ainsi que d'une bâche, présentée roulée sur notre dessin tiré des tables de construction. À la mobilisation de 1939, on en dénombre 1914 exemplaires.



Voiture à munitions modèle 1909 M.27
(➠ *GBM 129 page 40*)
Né de la transformation de la totalité des voitures modèle 1909 (➠ *GBM 104 page 20 et GBM 127 page 35*), ce modèle se caractérise par l'adjonction d'un petit coffre à l'arrière pour le transport des boîtes chargeurs de fusils mitrailleurs. À la mobilisation, on en dénombre 2796 (dont 1100 au titre des « *récupérations et réparations* »).
Leur répartition au 31 décembre 1939 est la suivante :
- 1566 dans les formations des armées ;
- 226 dans les formations de l'intérieur ;
- 1504 disponibles dans les établissements de l'intérieur.



VOITURES DE L'EM DU BATAILLON

5 voit. hippo :
1 voiture légère transmissions ;
2 voitures à munit. pour FM ;
1 voiture à munit. pour fusils ;
1 voiture médicale.

3 voitures auto.
1 camionnette à munitions ;
1 camionnette à vivres et bagages ;
1 auto de liaison touriste.

VOITURE LÉGÈRE DE TRANSMISSIONS (1).
(1 chev., 500 kg.).

TSF : 1 ER 17, 6 ER 40, 1 R 11.
Téléphone : 3 app., 2 kil. câble, 1 tableau, piles, accumulateurs.
Optique : 1 app. de 10.
Panneaux identif. et signal.

VOITURES A MUNITIONS POUR FM
(2 chev., 1.000 g.).

Munitions : Environ 28.000 cartouches FM mod. 1929, dont 1/10 P.
Boites chargeurs vides (caisse arrière).
Musettes à cart. entre les coffres.

VOITURE A MUNITIONS POUR FUSIL mod. 1921
(2 chev. Poids 800 kg.).

Cartouches pour fusil dans le coffre avant (chargeurs de 5).
Gren. OF } dans le grand
Gren. F1 } coffre central.
Gren. VB }
Cart. et pist. signalisation, dans le petit coffre arrière.

VOITURE MÉDICALE mod. 1888
(2 chevaux. Poids chargée : 800 kg.).

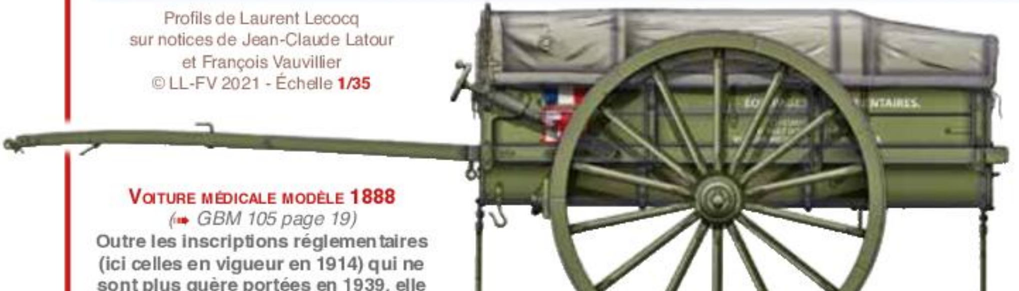
8 brancards (sous la voiture).
4 paniers de pansement, tonnelet.
Matériel d'immobilisation.

---

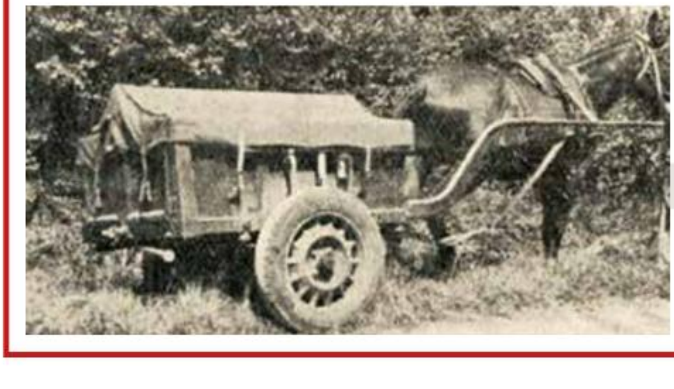
(1) Cette voiture légère peut être remplacée par une voiturette Ml 1937.

Profils de Laurent Lecocq
sur notices de Jean-Claude Latour
et François Vauvillier
© LL-FV 2021 - Échelle 1/35

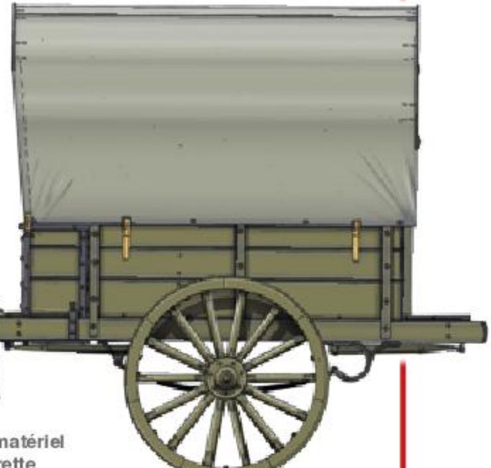
Croquis des **voitures hippomobiles** affectées à la section de commandement du bataillon, avec indication sommaire de chargement. *(Arendt, 16e édition, 1940, page 287)*



Voiture médicale modèle 1888
(➠ *GBM 105 page 19*)
Outre les inscriptions réglementaires (ici celles en vigueur en 1914) qui ne sont plus guère portées en 1939, elle arbore de chaque côté deux *écussons* l'un au-dessus de l'autre : la croix rouge (insigne de neutralité) dans un rectangle blanc liseré de rouge surmonté des couleurs nationales.

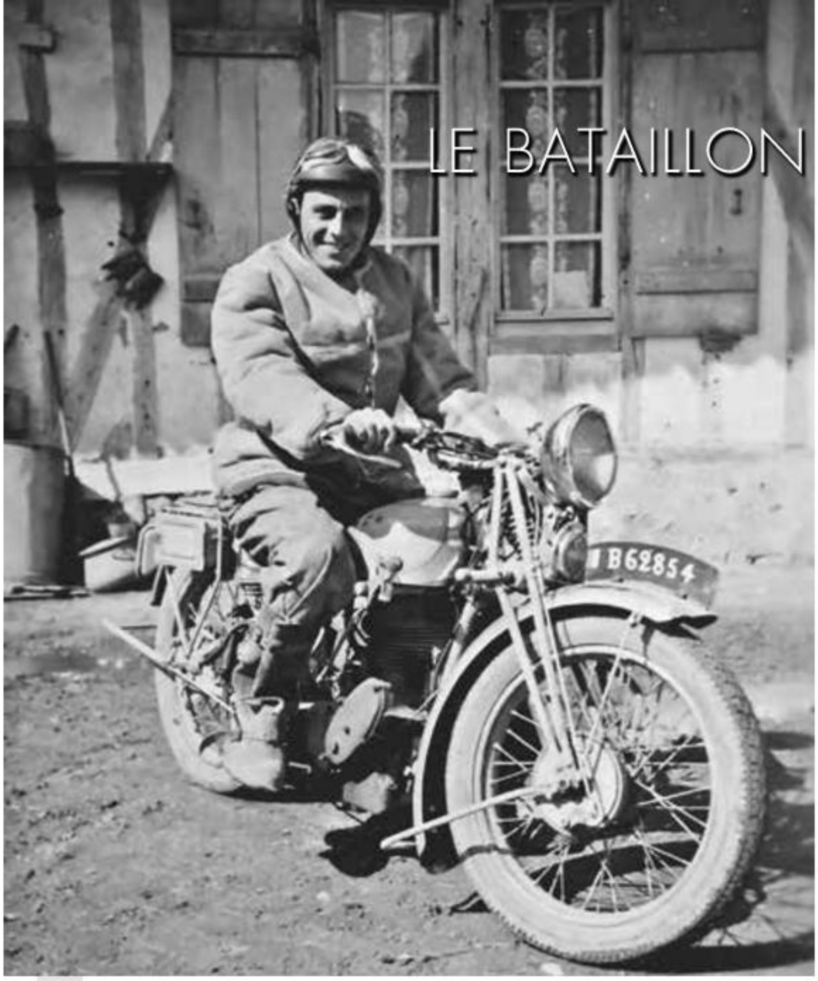


Dans les unités dotées de la **voiturette d'infanterie modèle 1937**, le matériel est transporté sur une voiturette du **type I** pesant en charge 630 kg. C'est malheureusement le seul type de voiturette dont la notice de 1937 ne donne pas le dessin technique avec son aménagement intérieur spécifique. *(Cliché tiré de l'Aide-mémoire Arendt, 1940)*



Voiture légère de matériel de transmissions
(➠ *GBM 129 page 41*)
Présentée ici dans sa version suspendue, il s'agit d'un avatar de la « voiturette américaine ».

LE BATAILLON DE 1936 À 1940



Au sein du bataillon d'infanterie, il n'existe en 1939-1940 qu'une seule motocyclette, provenant le plus souvent de la réquisition. C'est le cas ici avec cette **Peugeot 135** de 350 cm³ ayant reçu sa nouvelle immatriculation militaire dans la 2e RM. *(Coll. Sébastien Piffetaut)*

En matière de deux-roues, c'est la **bicyclette** qui est représentative du bataillon d'infanterie. On en compte au total 30, dont 4 dans chacune des trois compagnies de fusiliers-voltigeurs, 6 à la compagnie d'accompagnement et 12 à la section de commandement. Lorsque ces unités font mouvement, les cyclistes marchent ensemble, comme on le voit ici à Cirey-sur-Vezouze (Meurthe-et-Moselle). *(Coll. François Vauvillier)*

LE BATAILLON

Le bataillon comprenant un état-major, une section de commandement, trois compagnies de fusiliers-voltigeurs et une compagnie d'accompagnement, toute modification apportée à l'effectif de l'un de ces éléments organiques affecte automatiquement l'effectif total. Afin de mettre en évidence, de manière comparative, l'ensemble des modifications apportées à ces éléments et donc au bataillon au cours de la période 1936-1940, nous les présentons *ci-contre* sous la forme d'un tableau récapitulatif. ■

Effectifs et dotation du bataillon, 1936-1940

*Conforme aux TEG du **27 février 1936** et du **16 janvier 1937** ainsi que de sa mise à jour du **1er janvier 1940**.*

	1936	1937	1940
PERSONNEL	**865**	**867**	**867**
Officiers	20	20	20
Sous-officiers	93	95	95
Caporaux	89	90	90
Soldats	663	662	662
ARMEMENT INDIVIDUEL [A]	**878**	**844**	**844**
Pistolets automatiques [B]	149	109	109
Mousquetons [B, C]	335	343	343
Fusils avec épée-baïonnette [D]	358	356	356
Fusils mitrailleurs [E]	36	36	36
ARMEMENT COLLECTIF	**22**	**23**	**23**
Canon de 37 mm	1	–	–
Canons de 25 mm	–	2	2
Mitrailleuses [F]	16	16	16
Mortiers de 60 mm [F]	3	3	3
Mortiers de 81 mm	2	2	2
CHEVAUX	**64**	**66**	**65**
Chevaux de selle d'officier	8	8	8
Chevaux de selle de troupe	1	1	–
Chevaux de trait attelés	55	57	57
VOITURES (HIPPO ET AUTO)	**52**	**55**	**55**
Cuisines roulantes	4	4	4
Voitures d'allégement	4	4	4
V. légère pour matériel de trans.	1	1	1
Voiture médicale	1	1	1
V. à munitions pour mitrailleuses	1	1	1
Voitures à munitions pour FM	2	2	2
V. à munitions pour armes indiv.	1	1	1
Voiturette avt-train de canon de 37	1	–	–
Voiturettes avt-train de canon de 25	–	2	2
Voiturettes porte-munitions de 25	–	1	1
Voiturettes porte-mitrailleuse	16	16	16
Voiturettes porte-munitions de mitr.	8	8	8
Voiturettes porte-mortier de 60	3	3	3
Voiturettes porte-mortier de 81	2	2	2
Voiturettes porte-munitions de 81	2	2	2
Cttes à vivres, bagages, allégement	4	4	4
Ctte à vivres, bagages et munitions	1	1	1
Camionnette à munitions	–	1	1
Voiture automobile de liaison	1	1	1

OBSERVATIONS

A. Lorsque l'état-major du bataillon compte un caporal tambour au lieu d'un caporal clairon, l'armement individuel totalise 3 fusils en moins et 3 PA en plus.

B. Faute de disponibilités, les PA et les mousquetons pourront être respectivement remplacés par des revolvers avec 18 cartouches et des fusils avec 45 cartouches. **NB**. Les dotations en armes individuelles des compagnies de fusiliers-voltigeurs telles qu'elles figuraient dans GBM 133, page 50 ont dû être légèrement modifiées (remplacement du revolver par le PA), les tableaux de dotation en armes individuelles de 1936 et 1937 n'ayant été découverts qu'après publication.

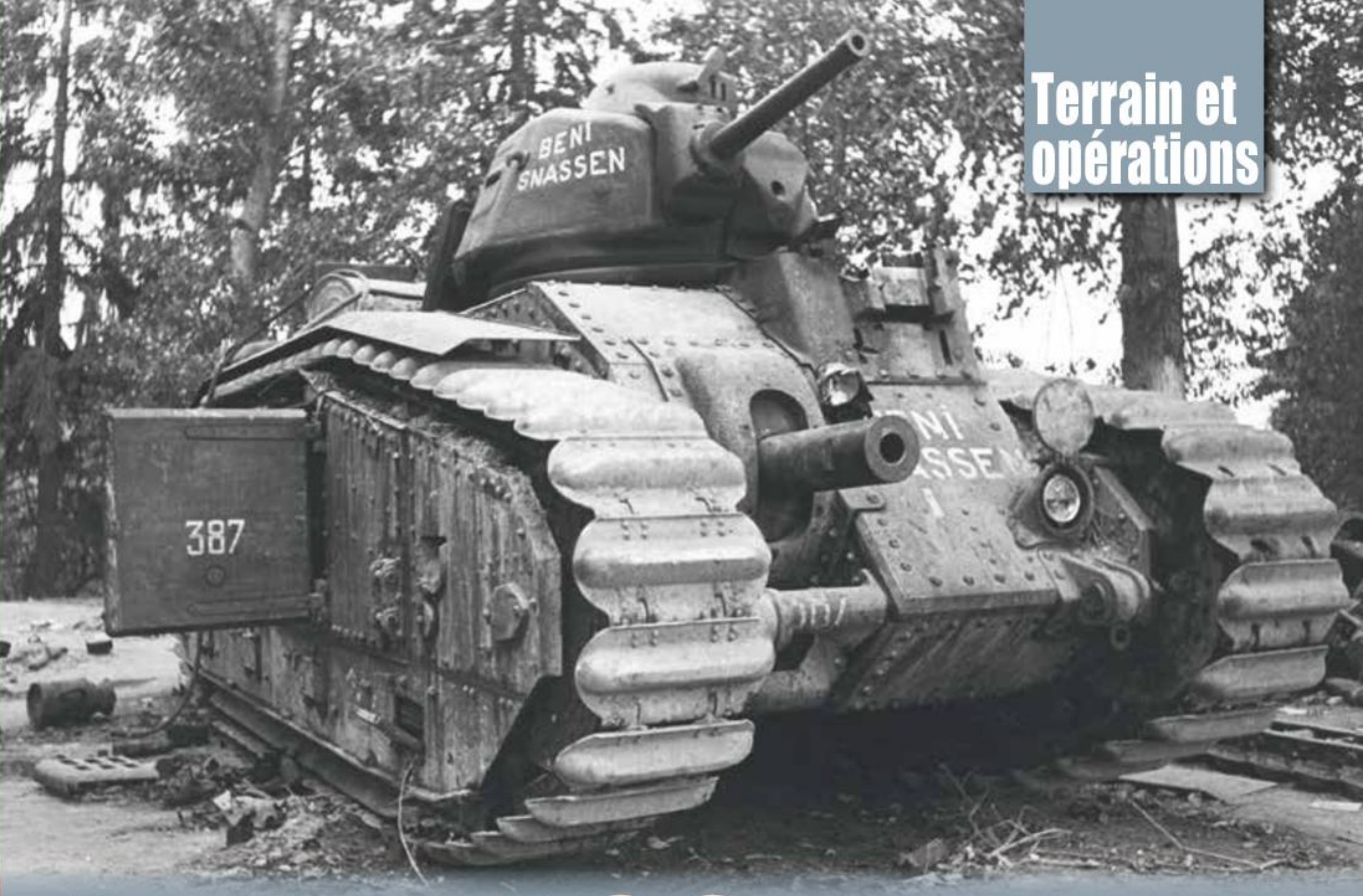
C. Dont 327 avec sabre-baïonnette (1936), 336 (1937-1940).

D. Dont 39 avec tromblons VB (1936-1940) plus 4 tromblons en réserve (1936-1940).

E. Plus 9 en réserve (1936-40).

F. Plus 1 en réserve (1936-40).

G. Après le 1er février 1940, dans les bataillons dont la CA est dotée d'une section de mitrailleuses de 20 CA 39 remplaçant l'une des quatre sections de 8mm, l'effectif global du bataillon est diminué d'un homme et l'armement individuel d'un mousqueton.



En titre. **Cettte photographie d'origine allemande traduit, inconsciemment peut-être, le respect que nos ennemis d'alors portaient au char B. C'est aussi un hommage à la bravoure des équipages français qui, jusqu'au dernier jour, ont tenu bon et accepté toutes les missions de sacrifice. À bord du CHAR B1BIS 387 *Beni Snassen*, trois des quatre hommes d'équipage sont morts pour la France, défendant le passage de la plus symbolique des rivières de notre pays : la Marne.** *(BA via François Vauvillier)*

Le 41e BCC

Stéphane Bonnaud
notices sur les matériels
François Vauvillier

VI - BAROUD D'HONNEUR SUR LA MARNE

Dans GBM 136, nous avions laissé le groupement Billotte aller à la rencontre de son destin, le 11 juin au soir, avec les 16 chars du 41e BCC encore valides. À la même heure, les chars survivants, inaptes *a priori* au combat, sont confiés au capitaine Gasc, commandant jusqu'ici la 2e compagnie, avec pour mission de les mener vers le sud, derrière la Marne, à la compagnie d'échelon pour réparations urgentes.

Cette colonne d'éclopés comprend 12 chars dont un seul valide *(➠ détails sur l'organigramme visuel pages 36-37)*, deux voitures de liaison tous terrains, trois motos et deux «*tracteurs légers de ravitaillement*» (TLR).[1] Le groupement Billotte parti le premier, la colonne que nous appellerons le «*groupement Gasc*» quitte la ferme de Moscou à la tombée de la nuit et s'ébranle en direction des bois au sud-ouest de Pogny-sur-Marne, avec mission de rejoindre, dans ces bois, certains éléments d'atelier de la CE,[2] soit un périple de 65 km environ.

Trois chars sont en remorque, dont le *Lot*, remorqué par le *Pommard*, ainsi que le *Bayard*, encadré par le *Corbières* qui le tire à l'aide d'un puissant câble, et par l'*Aisne* qui le retient dans les descentes. Or, très vite, le *Corbières* connaît des ennuis, le moteur chauffe, le radiateur manque d'eau. Passé devant, l'*Aisne* remorque maintenant seul le *Bayard*, ce qui retarde le groupe. La route, assez libre d'abord, devient très vite encombrée et la colonne n'avance plus. Le pilote du *Corbières*, le chasseur Romand, détecte l'origine de la fuite et la colmate, ce qui permet au char, en accélérant et en manœuvrant habilement, de rattraper le binôme et de se positionner cette fois derrière le *Bayard* afin de le retenir.

Saint-Hilaire-le-Grand, Jonchery-sur-Suippe puis Suippes sont atteints et le jour commence à se lever. À Suippes, le groupement Gasc est orienté vers Châlons-sur-Marne. Le groupement Billotte qui s'est de nouveau joint durant la nuit, se sépare du groupe-

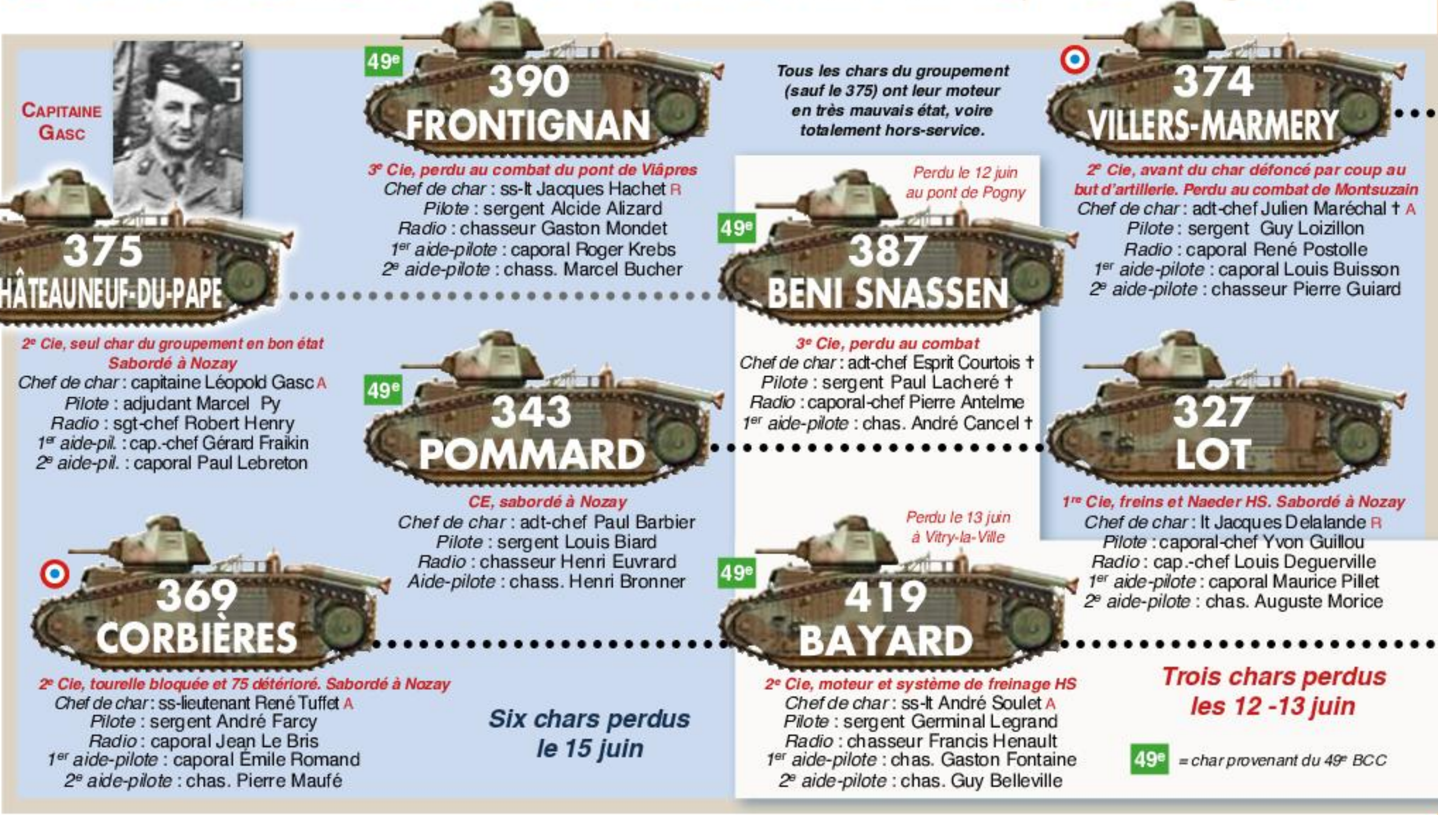
---

NOTES

[1] C'est-à-dire des TRC (tracteurs de ravitaillement de chars).

[2] Le gros de la compagnie d'échelon (CE) ainsi que l'état-major du bataillon, constituant ensemble la « ***colonne Delepierre*** » *(➠ GBM 135 p. 80)*, stationne alors à Thibie, à 11 km au sud-ouest de Châlons-sur-Marne. Nous suivrons son périple au long des notes 5, 11, 25, p. 48 et 50 de notre récit.

LE GROUPEMENT GASC SUR LA MARNE, 12-15 JUIN



Tous les chars du groupement (sauf le 375) ont leur moteur en très mauvais état, voire totalement hors-service.

375 CHÂTEAUNEUF-DU-PAPE
2e Cie, seul char du groupement en bon état
Sabordé à Nozay
Chef de char : capitaine Léopold Gasc A
Pilote : adjudant Marcel Py
Radio : sgt-chef Robert Henry
1er aide-pil. : cap.-chef Gérard Fraikin
2e aide-pil. : caporal Paul Lebreton

390 FRONTIGNAN
3e Cie, perdu au combat du pont de Viâpres
Chef de char : ss-lt Jacques Hachet R
Pilote : sergent Alcide Alizard
Radio : chasseur Gaston Mondet
1er aide-pilote : caporal Roger Krebs
2e aide-pilote : chass. Marcel Bucher

374 VILLERS-MARMERY
2e Cie, avant du char défoncé par coup au but d'artillerie. Perdu au combat de Montsuzain
Chef de char : adt-chef Julien Maréchal † A
Pilote : sergent Guy Loizillon
Radio : caporal René Postolle
1er aide-pilote : caporal Louis Buisson
2e aide-pilote : chasseur Pierre Guiard

387 BENI SNASSEN
Perdu le 12 juin au pont de Pogny
3e Cie, perdu au combat
Chef de char : adt-chef Esprit Courtois †
Pilote : sergent Paul Lacheré †
Radio : caporal-chef Pierre Antelme
1er aide-pilote : chas. André Cancel †

343 POMMARD
CE, sabordé à Nozay
Chef de char : adt-chef Paul Barbier
Pilote : sergent Louis Biard
Radio : chasseur Henri Euvrard
Aide-pilote : chass. Henri Bronner

327 LOT
1re Cie, freins et Naeder HS. Sabordé à Nozay
Chef de char : lt Jacques Delalande R
Pilote : caporal-chef Yvon Guillou
Radio : cap.-chef Louis Deguerville
1er aide-pilote : caporal Maurice Pillet
2e aide-pilote : chas. Auguste Morice

369 CORBIÈRES
2e Cie, tourelle bloquée et 75 détérioré. Sabordé à Nozay
Chef de char : ss-lieutenant René Tuffet A
Pilote : sergent André Farcy
Radio : caporal Jean Le Bris
1er aide-pilote : caporal Émile Romand
2e aide-pilote : chas. Pierre Maufé

419 BAYARD
Perdu le 13 juin à Vitry-la-Ville
2e Cie, moteur et système de freinage HS
Chef de char : ss-lt André Soulet A
Pilote : sergent Germinal Legrand
Radio : chasseur Francis Henault
1er aide-pilote : chas. Gaston Fontaine
2e aide-pilote : chas. Guy Belleville

Six chars perdus le 15 juin

Trois chars perdus les 12 -13 juin

49e *= char provenant du 49e BCC*

ment Gasc et va prendre position du côté de la ferme de Piémont (➠ *GBM 136, carte page 48)*. La route de repli est très encombrée, les incidents succèdent aux incidents, les chars marchent mal. Tuffet, sur le *Corbières*, témoigne : « *la question de l'essence se pose également. Le lieutenant Carraz* [-Billat] *va jusqu'à Châlons, mais revient avec la nouvelle que les Allemands y sont.* [3] *Heureusement un artilleur qui remmène un plein camion d'essence nous en donne quelques cylindres, et nous pouvons continuer* [...] *à rouler. Dans les villages, quelques troupes restent encore, qui nous donnent du vin excellent, des œufs, du fromage. Ferme de Piémont, La Cheppe, Courtisols, Marson... Ici nous voyons apparaître quelques civils qui essaient de gagner la Marne.* »

La colonne se disloque et mécaniquement s'allonge jusqu'à atteindre 25 km, de sorte que la queue ne traverse le pont de Pogny, sur la Marne, que le 12 juin vers 19 heures. Le lieutenant Delalande, père dominicain, dont le *Lot* est jusqu'ici en remorque derrière le *Pommard*, témoigne : « *Itinéraire : Saint-Étienne-au-Temple, nous abandonnons la route de Châlons où les Allemands sont entrés le matin ! (comment en croire ses oreilles !), Lépine, Courtisols, Marson, Pogny, la Marne, Vitry-la-Ville, Togny-aux-Bœufs. Pendant 12 heures consécutives je pilote moi-même mon char, car mon pilote est mort de fatigue. Pillet, mon aide-pilote, réussit à nettoyer les carburateurs et mon char reprend l'initiative de ses mouvements.*

Il est environ midi lorsque les premiers chars de la colonne atteignent la Marne. Grosse déception. On s'attendait à trouver derrière la Marne des troupes en position défensive, or il n'y a personne ! Nous voyons partir le dernier train de civils pour Nancy. » [4]

Les Allemands sont effectivement déjà à Châlons depuis le matin. Des éléments légers munis de canons antichars arrivent par la route Châlons - Chepy - Pogny (Nationale 4) et prennent à partie les troupes qui se replient au moment où le *Pommard* de l'adjudant-chef Barbier, venant de Marson, arrive sur ladite route. Présent sur les lieux, le lieutenant de Witasse, témoigne : « *Le 12 juin en fin de matinée, je suis chargé par le capitaine Delepierre, qui fait fonction de capitaine adjoint, de prendre le commandement de la colonne de chenillettes de ravitaillement et camions à essence et de la conduire à Fontaine-sur-Coole.* [5] [...] *La route est partout effroyablement encombrée et ma constante préoccupation est d'empêcher mes véhicules de se tromper de chemin en perdant de vue le camion qui précède.*

Nous passons à Marson sous une pluie torrentielle. En arrivant sur le GC 79, nous entendons claquer sur notre droite, et à petites distances des coups de canons de petit calibre. Sur la route nous dépassons tout un convoi d'artillerie lourde, [6] *quelques centaines de mètres avant d'arriver au carrefour avec la Nationale 4. Le convoi d'artillerie stoppe. Après quelques minutes d'arrêt, les coups de canon continuent. Je décide d'aller jusqu'au carrefour et d'amener ma colonne à proximité. Au carrefour, je rencontre trois chars du bataillon qui font partie de la colonne Gasc. Sur ma demande, l'aspirant Léonard (?)* [**316** *Moselle*] *me répond que des chars allemands sont postés sur la Nationale 4 et prennent la route d'enfilade. Sur la route, j'aperçois en effet des débris d'un convoi qui vient d'être mitraillé. Un char, le plus apte au combat se détache pour aller, en direction de Châlons, neutraliser l'engin ennemi.* » (de Witasse)

Le *Pommard* dégage la route de Pogny

Ce char, c'est le **343** *Pommard* de l'adjudant-chef Barbier qui s'est arrêté à Marson vers 14 heures pour attendre la chenillette de ravitaillement et refaire le plein d'essence. Il prend également un bidon de 50 litres de ricin, suite à une panne localisée depuis longtemps. [7] Il accuse un léger retard sur le reste du détachement et veut rejoindre au plus vite : « *Je pense que je pourrai décraboter, mais je ne m'arrête pas à cette solution, tout au moins tant que je pourrai être ravitaillé en ricin. Je repars en direction de la Marne que j'atteins assez rapidement. Je n'utilise plus la route, de plus en plus encombrée de troupes, de camions, de voitures hippomobiles, etc…L'allure de*

NOTES

[3] La ville a été évacuée par les Français vers midi, après que le dépôt d'essence ait été incendié.

[4] Rapport non daté de Delalande à Malaguti sur les opérations du 10 au 15 juin 1940.

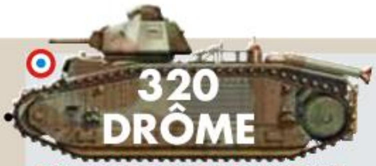
[5] À 8 heures, Delepierre a rencontré le colonel Le Brigand, commandant les arrières de la division, et a fait partir les chenillettes avec de Witasse et le reste du détachement Delepierre avec Ledrappier sur cette destination.

[6] Il s'agirait du 108e RALA (23e CA) selon le rapport du sous-lieutenant Soulet.

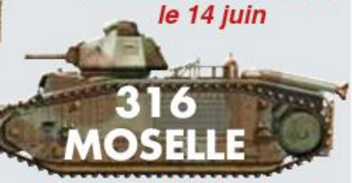
[7] Joints des chapeaux de cylindres inférieurs du Naeder mais il n'y a rien à faire sans l'atelier.

[8] Tous les horaires indiqués dans l'après-midi sont à prendre avec réserve entre ceux indiqués par Barbier et les chefs de chars du trio (*Aisne*, *Bayard*, *Corbières*), car ceux-ci indique que les premiers chars arrivent au niveau de Pogny à 17 heures et qu'eux mêmes parviennent au fameux carrefour à 18 heures.

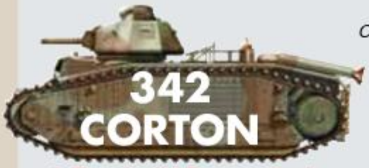
Trois chars sabordés le 14 juin



2e Cie, coupleur cassé. Sabordé à Togny
Chef de char : lieutenant Pierre Duhen R
Pilote : sergent Pierre Vayne
Radio : ....
Aide-pilote : sgt-chef Jacques Dumay †


316
MOSELLE

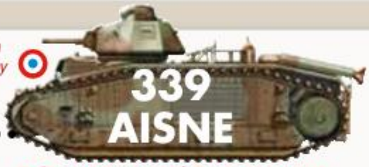
3e Cie, sabordé sur la route de Coupetz
Chef de char : aspirant Marcel Léonard R
Pilote : sergent Hervé Corentin †
Radio : caporal-chef Jean Résillot
1er *aide-pilote* : caporal Lucien Froger



3e Cie, sabordé à Togny-aux-Bœufs
Chef de char : adt-chef Clément Gluck
Autres hommes d'équipage : inconnus

STATUT DES CADRES
A = d'active
R = de réserve

Perdu le 12 juin au pont de Pogny



2e Cie, radiateur crevé. Perdu au combat
Chef de char : lieutenant Robert Homé † R
Pilote : sergent Maurice Serrier
Radio : caporal Lucien Bodin
1er *aide-pilote* : chas. Baptiste Batifoulier
2e *aide-pilote* : chas. Antoine Depailler

cette colonne est véritablement celle d'une tortue. Je me rapproche du carrefour (Nationale 4 et GC 79). La colonne est arrêtée, les chars du détachement sont bloqués eux-aussi avant le carrefour. » (Barbier)

Au milieu de cette colonne, à bord du *Corbières*, le sous-lieutenant Tuffet témoigne : « *À 16 heures nous arrivons devant Pogny. Mais au carrefour c'est une fuite éperdue. Des chevaux, des hommes tombent. C'est un canon allemand, peut-être même un char, qui s'est posté sur la route venant de Châlons et qui veut nous empêcher de passer. Heureusement il nous reste un char qui peut encore tirer au 75. Barbier sur le* Pommard *s'en va jusqu'à la crête et tire. Il reste là, et nous en profitons pour passer. Traversée des ponts de Pogny, puis de Vitry-la-Ville. Ouf ! Nous nous croyons sauvés. Derrière la Marne, pensons-nous, il va y avoir une défense du tonnerre.* »

> « *Derrière la Marne, il va y avoir une défense du tonnerre* » pense Tuffet, bien optimiste

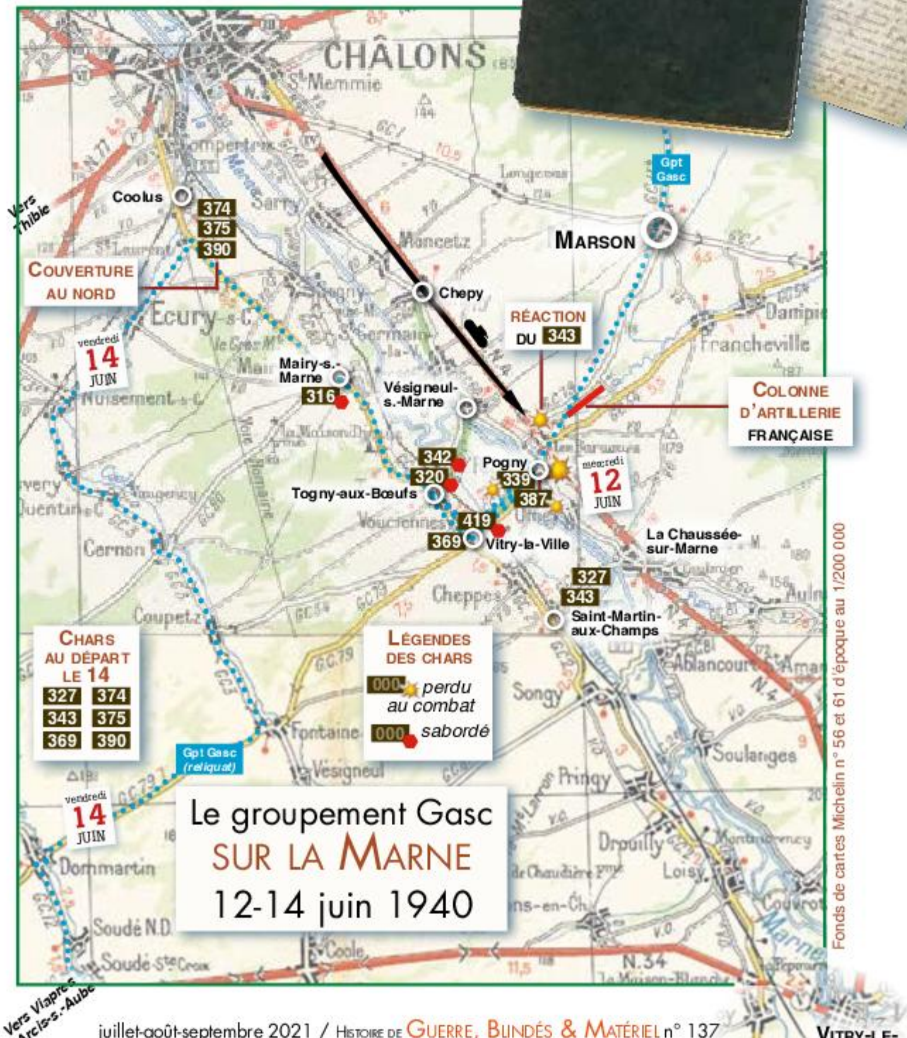
Le sous-lieutenant Soulet qui fait partie du trio avec Tuffet et Homé, donne sa version de l'incident : « *Nous sommes à un kilomètre environ du pont de Pogny, sur lequel nous devons traverser la Marne. Les chars s'arrêtent quelques instants. Deux chars de la CE nous ont rejoint, ceux de Courtois* [Beni Snassen] *et de Barbier* [Pommard]. *Il pleut. Les chefs de chars sont assis sur les tourelles. Mon attention est attirée par trois chars qui stationnent sous les arbres, à quelques mètres de la crête qui domine la route sur notre droite, du côté opposé de la Marne. Comme précédemment, nous avons rencontré des chars légers, je pense qu'il y a là des 35 R qui attendent le moment de passer la Marne. Mais je comprends vite que je me suis trompé. Tout à coups, les trois chars démarrent en tirant et se dirigent vers nous. Ce sont des chars allemands. Ils ont sans doute pour mission d'interdire à nos troupes le passage du pont et de verrouiller cette porte de sortie. D'un seul coup, les trois chefs de chars enchaînés (Homé, Tuffet et moi-même) bondissent à l'intérieur de leur appareil pour riposter. Courtois et Barbier sont à quelques centaines de mètres, mais les Allemands nous voient agir. Nous avons à peine tiré chacun un coup de canon, qu'ils font demi-tour avec tout leur matériel et tout le personnel qui les suit à pied et disparaissent derrière la crête. Le lieutenant Homé envoie l'adjudant-chef Barbier avec son char, qui est libre, leur donner la chasse. Cependant l'ennemi a fui et je ne sais pas si Barbier put l'atteindre avec ses canons.* » (Soulet)

En effet, Barbier s'est engagé. Il relate : « *J'ai arrêté mon char, un officier du bataillon* [le lieutenant Homé, d'après Soulet] *m'indique que je pourrai essayer une reconnaissance sur la route de Châlons. C'est ce que je fais aussitôt. Il doit être 15 heures environ.*[8] *Je prends le carrefour et fais environ 300 mètres en direction de Châlons. Je n'aperçois rien, mais tout à coup, je reçois sur ma tourelle six à huit coups que je devine être des coups de pièces antichars allemandes, calibre 37. De ces coups reçus, mon canon et ma mitrailleuse de tourelle sont désolidarisées. Néanmoins, l'ennemi est repéré. Il se trouve à 200 mètres sur le côté gauche de la route. J'indique la hausse à*

Le carnet Tuffet, un précieux témoignage

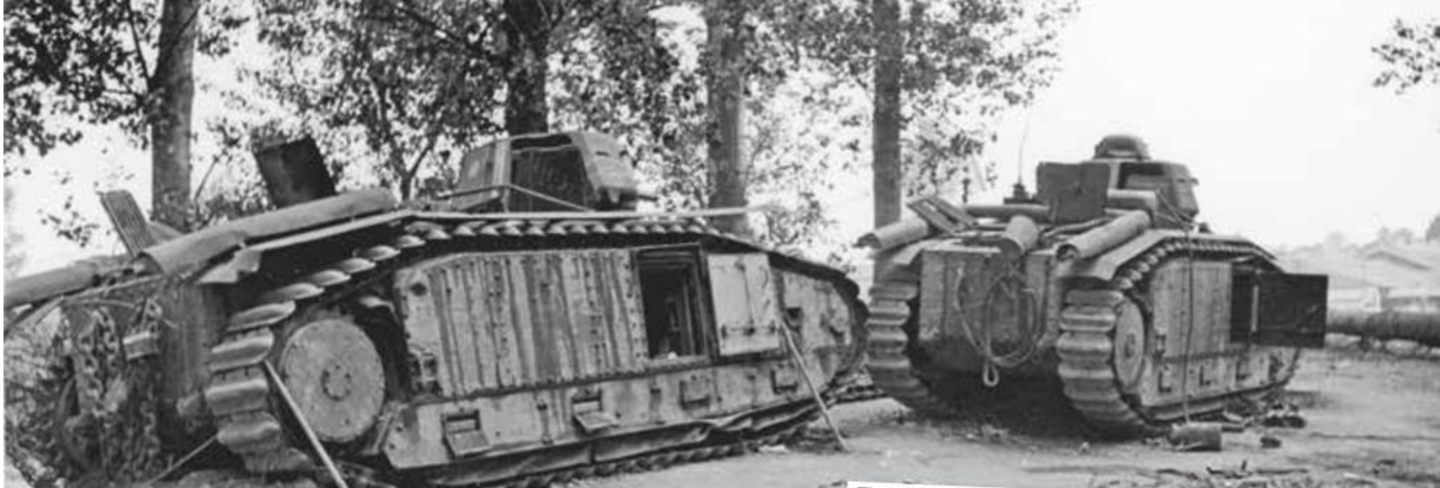
Le sous-lieutenant **René Tuffet**, du *Corbières*, a tenu, durant la campagne, un carnet journalier qui n'a jamais été versé aux archives de la Défense. À ce jour, quelques fragments en ont été publiés dans l'ouvrage *Fallait-il sauver le char Bayard ?* de René Boly *(bibliographie page 56)* et d'autres dans GBM 129 page 46 (journée du 18 mai 1940). Nous sommes heureux d'en publier ici de nouveaux extraits pour la période du 12 au 15 juin 1940.

Et nous devons cela à l'amabilité d'un grand soutien de GBM, **Laurent Deneu**, légataire de ce carnet dont les pages, lors de ces journées tragiques de mai-juin 1940, ont été écrites au crayon par celui-ci qui allait devenir, des années plus tard, son beau-père.

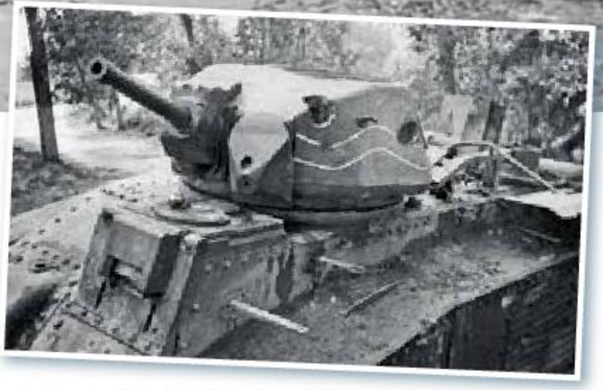

CHÂLONS
S^t Memmie
Vers Thibie
Coolus
374
375
390
COUVERTURE AU NORD
vendredi 14 JUIN
Chepy
MARSON
Gpt Gasc
RÉACTION DU 343
Mairy-s.-Marne
316
Vésigneul-s.-Marne
COLONNE D'ARTILLERIE FRANÇAISE
342
320
Pogny
339
387
mercredi 12 JUIN
Togny-aux-Bœufs
419
369
Vitry-la-Ville
La Chaussée-sur-Marne
327
343
Saint-Martin-aux-Champs
CHARS AU DÉPART LE 14
327 374
343 375
369 390
LÉGENDES DES CHARS
000 perdu au combat
000 sabordé
Gpt Gasc (reliquat)
vendredi 14 JUIN
Vers Vlapres et Arcis-s.-Aube
VITRY-LE-FRANÇOIS

Le groupement Gasc
SUR LA MARNE
12-14 juin 1940

Fonds de cartes Michelin n° 56 et 61 d'époque au 1/200 000



Les reliefs du combat du **pont de Pogny**, sur la Marne, le 12 juin 1940. Au premier plan, le **339** *Aisne* est un char d'origine du 41ᵉ BCC (2ᵉ compagnie), alors que le **387** *Beni Snassen* provient du 49ᵉ BCC. Cette photographie met en évidence les grandes marques tactiques propres au 41ᵉ peintes sur la tourelle de l'*Aisne*. Le *Beni Snassen* (➠ *détails pages 40-41)* est moins spectaculaire à cet égard. *(BA via Régis Potié)*



En médaillon à droite. Les impacts des obus de gros calibre ayant percé la tourelle de l'*Aisne*. *(Coll. Stéphane Bonnaud)*

mon pilote qui a vu lui aussi et trois obus de 75 explosifs partent dans la direction. L'ennemi est touché et ne répond plus. J'en profite aussitôt pour utiliser la situation et vais me poster un peu en arrière à la faveur d'une petite crête que fait la route à cet endroit. Je reste posté. Pendant ce temps, la colonne de chars a passé la Marne car je ne les aperçois plus. La colonne de troupes aussi continue à passer. » (Barbier, compte-rendu à Malaguti du 24 octobre 1940)

Les ravitailleurs passent la Marne

La route ayant été libérée grâce à l'action de Barbier, poursuivons le récit avec de Witasse : « *Je décide donc de faire passer ma colonne.*[9] *Je pars en tête suivi du side-car de Séry et de tous les véhicules. Immédiatement je suis pris à partie à la mitrailleuse et au canon. Mon conducteur, affolé, dépasse le carrefour de Pogny. C'est sous la menace du revolver qu'il se décide à faire demi-tour. Je place le lieutenant Séry comme jalonneur et vais reconnaître le pont de Pogny qui heureusement n'est pas sauté. La colonne arrive peu après. Deux chenillettes portent des traces d'éclats d'obus, plusieurs véhicules des traces de balles mais le convoi est complet. Un arrêt est effectué afin de remettre de l'ordre. Un sous-officier du génie se précipite en me disant de passer immédiatement car le pont va sauter. Comme je lui demande sur quel ordre, il me déclare que les chars ennemis sont là. Je lui explique que nos chars sont en train de les neutraliser, qu'ils vont passer bientôt ainsi qu'une énorme colonne venant de Suippes : il n'est pas question de faire sauter le pont.* » (de Witasse)

Malgré leur état pitoyable, le général de Lattre exige que les chars combattent

Sa mission de protection terminée, Barbier peut à son tour franchir la Marne : « *Quelques instants plus tard, je reçois l'ordre du lieutenant Clouet* [chef de la section d'échelon] *qui assure la liaison de notre détachement, de passer immédiatement la Marne. Vers 17 heures, je passe Pogny, le canal et la Marne* [deux ponts]. *Les avions allemands nous mitraillent. La colonne se retrouve dans un petit bois à gauche du GC 54.*[10] *Il n'y a pas de mal pour personne. Nous attendons là quelques instants, le capitaine Gasc étant parti aux ordres.* » (Barbier)

À 18 heures, le détachement reçoit l'ordre de rallier Vitry-la-Ville. De Witasse ayant pris congé du sous-officier du génie et évité — pour le moment — la destruction du pont de Pogny, repart avec sa colonne de ravitaillement : « *Je rejoins le capitaine Delepierre à Fontaine-sur-Coole.*[11] *Vers 17 h (?), le capitaine* [...] *me donne comme mission de retrouver le capitaine Gasc et de lui demander ses besoins en ravitaillement et en approvisionnements. Je parviens à obtenir le renseignement que le capitaine Gasc est au PC du général de Lattre de Tassigny* [commandant la 14ᵉ DI] *à Vitry-la-Ville. Je m'y présente. Le général, s'apercevant que je suis officier de chars, me donne l'ordre de me mettre à sa disposition. Je refuse, alléguant que j'ai des supérieurs hiérarchiques et une mission à remplir. Après m'avoir menacé, entrent le lieutenant Dive et le capitaine Gasc à la disposition duquel je me mets immédiatement. Le capitaine Gasc a besoin de deux chenillettes et d'une citerne d'essence, de munitions, de 60 repas. En raison de l'incapacité dans laquelle se trouve le général de Lattre de fournir le ravitaillement nécessaire aux chars pour les mettre en état de combattre, je suis relâché. Je rentre à Fontaine-sur-Coole où je rends compte au capitaine Delepierre qui envoie immédiatement le ravitaillement demandé.* » (de Witasse, compte-rendu au commandant Malaguti du 8 février 1942 à Tarbes)

12 JUIN SUR LA MARNE : LA DÉFENSE DES PONTS

Trois TLR de la 2ᵉ compagnie sous les ordres du sergent comptable du matériel s'acquittent de la mission. Gasc, qui ignore que le général Buisson commandant la 3ᵉ DCR est au même moment à Vitry-le-François et qu'il le cherche, se range aux ordres formels du général de Lattre, malgré ceux reçus initialement et l'état pitoyable des chars de son détachement inaptes au combat, ce qu'il n'a pas manqué néanmoins de faire valoir, en vain, auprès du chef de la 14ᵉ DI. Des hommes vont être sacrifiés. Beaucoup en ont gardé une certaine amertume au bataillon, reprochant à Gasc de n'avoir pas su résister à de Lattre dont la 14ᵉ DI se repliait.[12]

Les nouveaux ordres sont de défendre les ponts de la Marne, avec le dispositif suivant *(reconstitué)* :

– deux chars (*Pommard* et *Lot*) à Saint-Martin-aux-Champs ;[13]

– quatre chars à Vitry-la-Ville et Pogny (*Aisne*, *Beni Snassen*, *Corbières*[14] et *Bayard*) ;

– deux chars à Togny-aux-Bœufs, incapables de mouvement (*Drôme* et *Corton*) ;

– un char à Mairy-sur-Marne, de même (*Moselle*) ;[14]

– et trois chars (les meilleurs, *Frontignan*, *Villers-Marmery* et *Châteauneuf-du-Pape*) au sud-est de Coolus avec mission d'attaquer tous éléments venant de Châlons. Le sergent Guy Loizillon, pilote du *Villers-Marmery*, témoigne : « *une section dont*

Notes

[9] Rappelons qu'il s'agit d'une colonne de ravitaillement, sans armement autre qu'individuel, composée de TRC et de camions à essence.

[10] « *500 mètres environ de la sortie du village, dans un pré à l'abri des haies.* » (Pierre Antelme radio du *Beni Snassen*.

[11] Le groupement Delepierre stationne alors sur la route de Dommartin, à 2 km de Fontaine-sur-Coole.

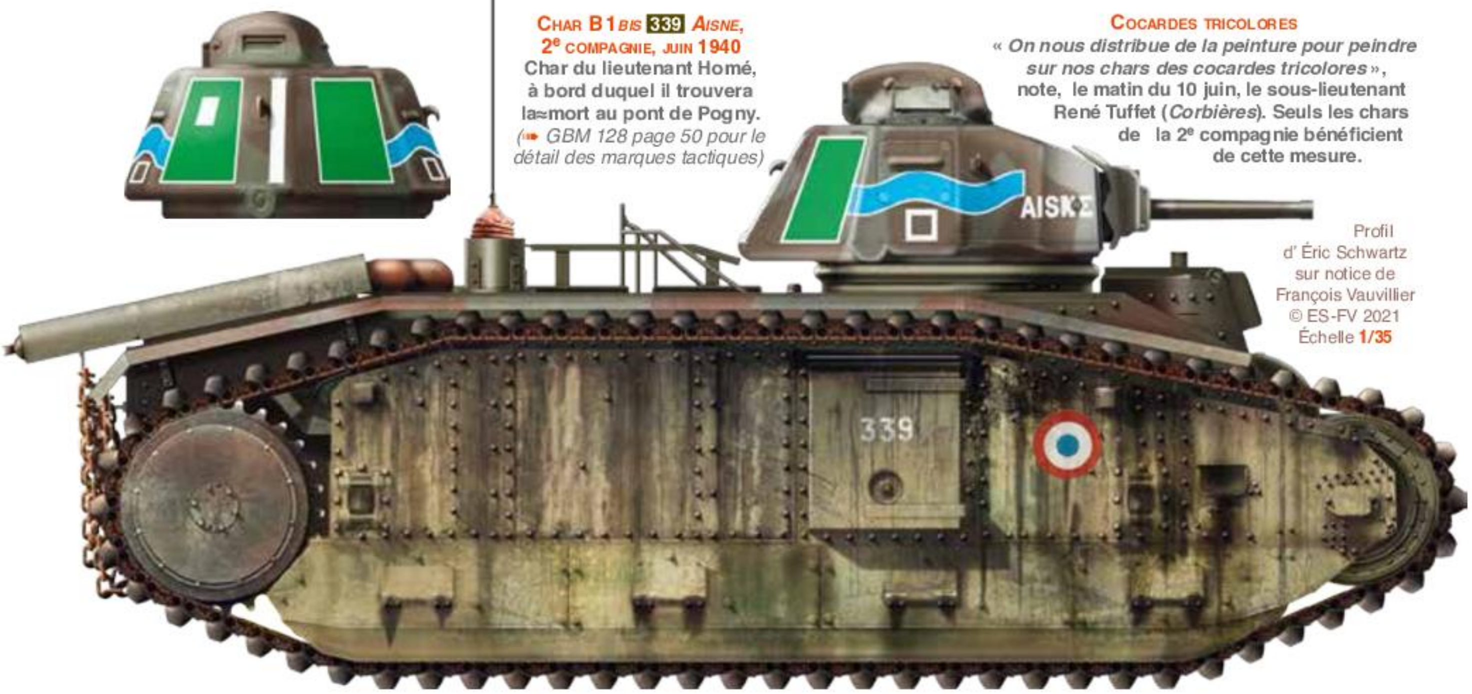
[12] Tuffet écrit : « *J'estime que le capitaine Gasc a commis une lourde faute en envoyant à une mission aussi ridicule deux équipages, et il a sans doute sur la conscience les âmes du lieutenant Homé et de l'adjudant-chef Courtois, ainsi que de l'équipage du* Beni Snassen. »

[13] Gasc note « *à La Chaussée-sur-Marne* », position plus logique face au pont (rive gauche).

[14] Tuffet changera de position le 14 juin avant l'aube pour tenter, sur ordre, de remorquer le *Moselle* (➠ *page 46*).

[15] Surprenante précision, illustrée et commentée p. 39.

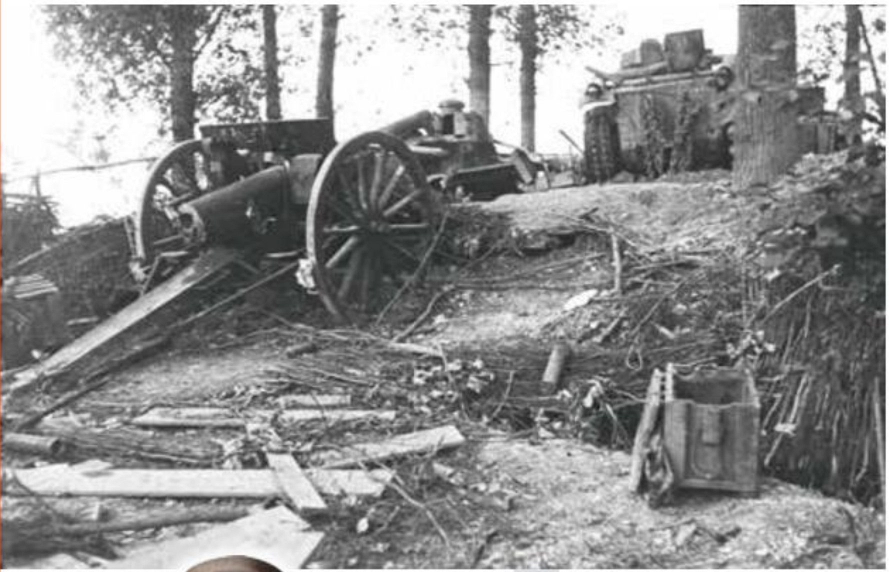
BAROUD D'HONNEUR SUR LA MARNE



CHAR B1 *BIS* 339 *AISNE*, 2^e^ COMPAGNIE, JUIN 1940
Char du lieutenant Homé, à bord duquel il trouvera la≈mort au pont de Pogny. *(➠ GBM 128 page 50 pour le détail des marques tactiques)*

COCARDES TRICOLORES
« *On nous distribue de la peinture pour peindre sur nos chars des cocardes tricolores* », note, le matin du 10 juin, le sous-lieutenant René Tuffet (*Corbières*). Seuls les chars de la 2e compagnie bénéficient de cette mesure.

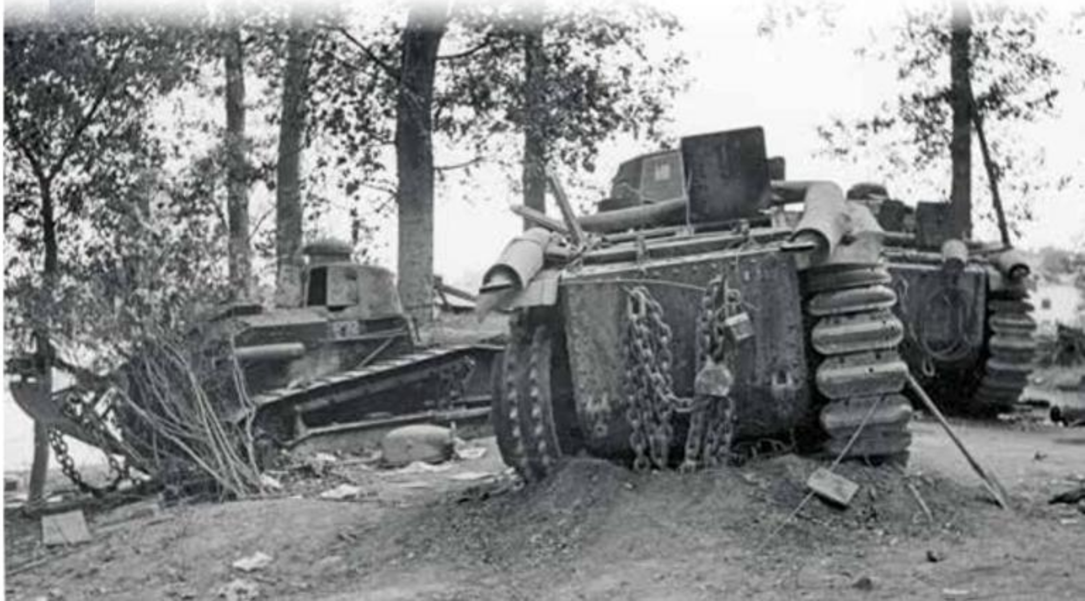
Profil d' Éric Schwartz sur notice de François Vauvillier © ES-FV 2021 Échelle **1/35**

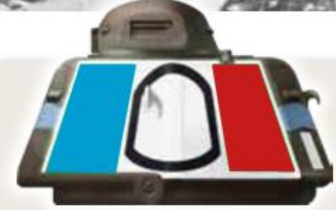


[mon char] *fait partie, est envoyée à Coolus, commandée par le sous-lieutenant Hachet. En nous rendant à notre poste, nous sommes tirés par des Français, au fusil heureusement. Nous tournons les tourelles, dont la partie arrière est peinte en tricolore,* [15] *hissons le fanion bleu-blanc-rouge et avançons prudemment. Nous sommes reconnus. Arrivée à Coolus en pleine nuit, nous nous installons dans un bois qui borde la route et sommes chargés de la surveiller contre toute incursion d'engins blindés ennemis. Non loin de nous, des artilleurs envoient leurs obus de l'autre côté de la Marne sur la grande route que prennent les Allemands pour remonter cette rivière vers sa source et avoir ainsi plus de facilité pour la traverser.* » (Loizillon)

Cette mission, sur un front de 10 km à couvrir de Mairy-sur-Marne à Saint-Martin-aux-Champs, rappelle le sacrifice des chars de la 2e DCR, presqu'un mois plus tôt, utilisés en blockhaus mobiles sur tous les ponts de l'Oise, les 17-18 mai (*➠ GBM 102)*. Le sous-lieutenant Soulet témoigne : « *Le* Bayard *qui est indisponible, mais dont le 47 fonctionne, reste sur place*

Le duo d'épaves des 339 *Aisne* (clocheton sauté, chenille gauche perdue lorsque l'appareil a reculé en combattant) et 387 *Beni Snassen* a été abondamment photographié par les Allemands. Les vues que nous avons sélectionnées montrent aussi les vestiges d'un combat antérieur, où le débouché du pont était défendu par un char FT et un canon de 75 sur lesquels les archives demeurent muettes. La présence du numéro 339 sur la face arrière de l'*Aisne* est une particularité, rendue plus spécifique encore par le fait qu'elle est peinte à droite. *(Coll. BA via Régis Potié et Stéphane Bonnaud)*





Et si c'était ainsi ?

Comme nous l'indiquions dans GBM 128 page 58, le vert des panneaux arrière des chars du 41e BCC est « *communément admis* ». Mais rien à ce jour ne l'a démontré. Au détour d'une phrase, le sergent Loizillon, du *Villers-Marmery*, nous donne une information capitale avec cette «*partie arrière*» des tourelles «*peinte en tricolore*». Que penser ? L'illustration proposée ci-dessus ne fonctionnerait, en tout état de cause, que pour les 1re et 3e compagnies. *L'enquête continue.* **FV** *devant le pont que nous venons de traverser, de façon à en interdire le passage aux Allemands.* »

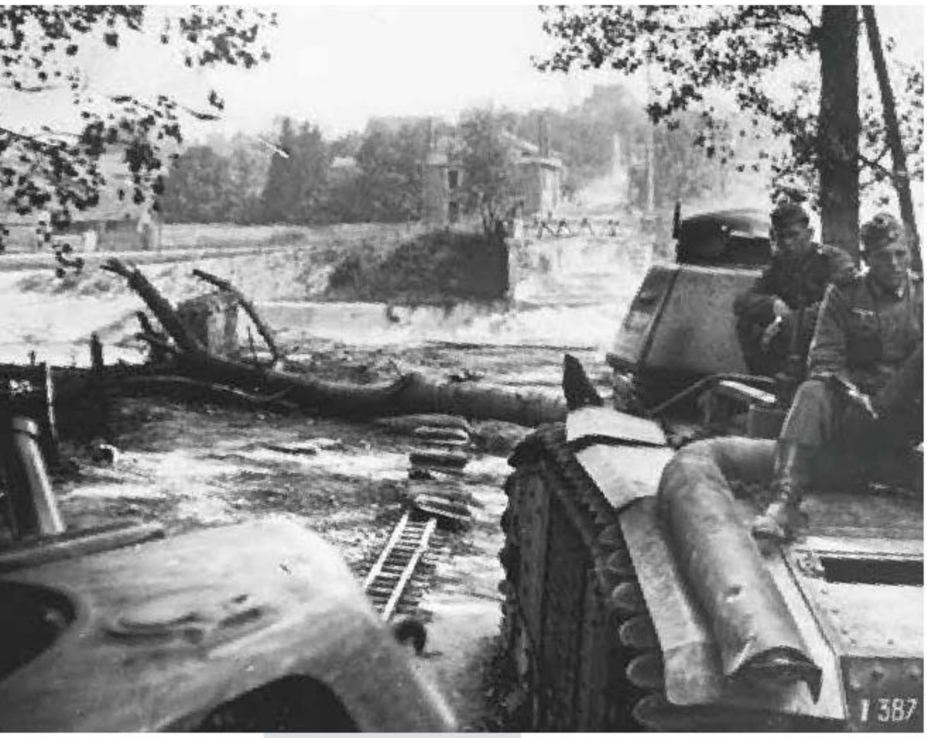
L'adjudant-chef Barbier rapporte quant à lui : « *Le lieutenant Delalande et moi sommes envoyés en surveillance sur les ponts devant Saint-Martin-aux-Champs. Entretemps, j'ai dépanné le char du lieutenant Léonard*[16] *en mauvaise posture sur le côté de la route. Arrivé vers 22 h 30 à Saint-Martin, nous prenons le service de quart par équipage.* »

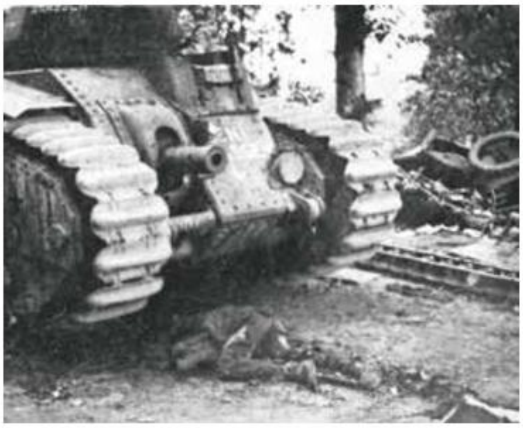
Le lieutenant Delalande est plus précis : « *Barbier est posté à Saint-Martin-aux-Champs et moi-même au pont de La Chaussée-sur-Marne. Nous y parvenons en traversant Vitry bombardé et Cheppes-la-Prairie qui brûle. La nuit arrive sans que les Allemands se soient montrés au pont de La Chaussée.*»

Il en va tout autrement au pont de Pogny, où successivement le **339** *Aisne* du lieutenant Homé et le **369** *Corbières* du sous-lieutenant Tuffet, puis le **387** *Beni Snassen* de l'adjudant-chef Courtois, sont désignés pour en assurer la garde.

Premier char détruit, le 339 *Aisne*

En l'absence de compte-rendu des survivants de son équipage, le récit de la destruction du **339** *Aisne* a été reconstitué par René Boly[17] : « *Courtois, Tuffet, Homé sont invités à se tenir prêts. On leur demande de se résigner à accomplir une mission dont les risques n'ont pas été évalués par une reconnaissance préalable des forces ennemies parvenues sur la rive droite de la Marne* ». Dans son précieux carnet, René Tuffet écrit : « *Que diable vais-je faire là-bas, sans armes ?*[18] *Je le fais remarquer au capitaine* [Gasc] *qui maintient son ordre. Tant pis, allons-y. Moteur en route. Farcy* [le pilote] *étant complètement mort, je le laisse ici et Romand conduira.* »



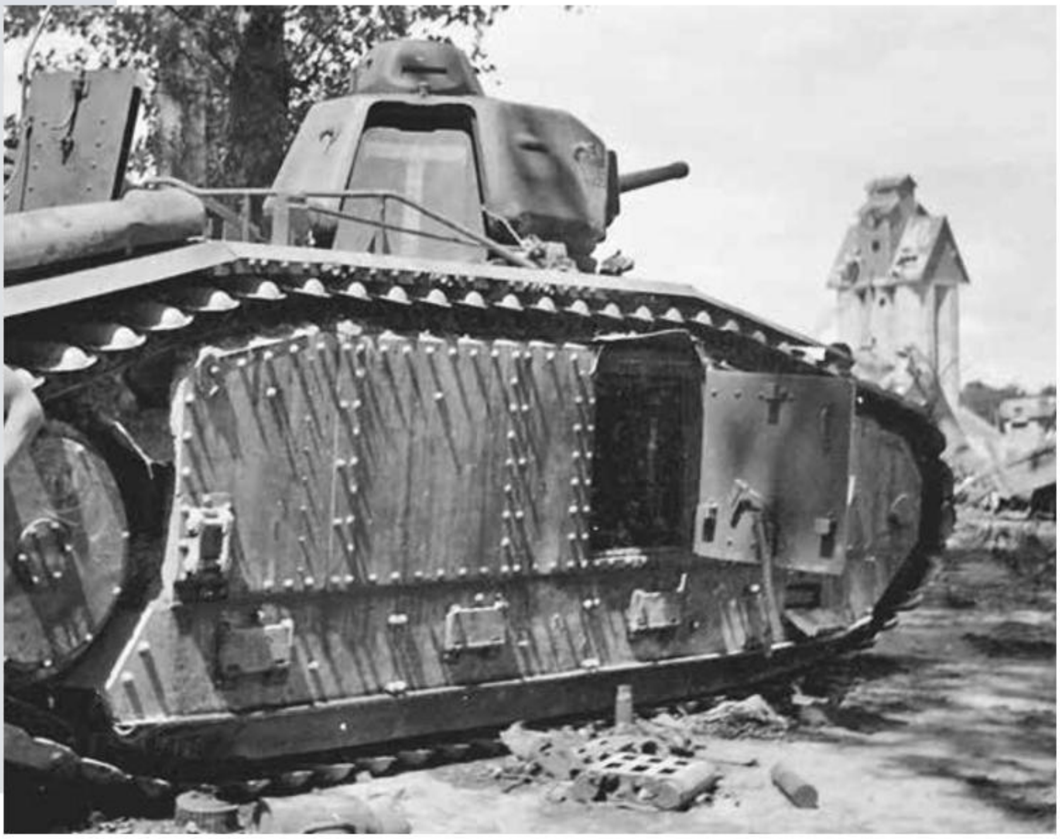


Des douze appareils confiés au capitaine Gasc le 11 juin 1940, le 387 *Beni Snassen* est celui dont l'équipage connaîtra le sort le plus tragique, avec trois tués et un blessé qui y laissera la jambe gauche. Le voici sous divers angles, peu après le combat du PONT DE POGNY, le 12 juin.

Ci-dessus. **Faisant face au pont coupé, le *Beni Snassen* arbore son numéro 387 sur la face arrière à gauche, à l'emplacement usuel pour les quelques chars B présentant cette particularité.** *(Coll. Stéphane Bonnaud)*

En haut à droite. **Sur cette dramatique photographie, le corps gisant devant le char est probablement celui du sergent Paul Lacheré, pilote.** *(Coll. S. Bonnaud)*

Ci-contre. **Cette superbe vue met en évidence la grande lettre peinte sur la porte de tourelle, comme on le rencontre sur plusieurs chars du 49e BCC.** *(Fonds Pascal Danjou)*



Notes

[16] Aspirant Léonard sur le **316** *Moselle*.

[17] *Fallait-il sauver le char Bayard ?, op. cit*, page 124. L'auteur s'est basé sur le carnet de René Tuffet pour rédiger certains paragraphes. Nous avons restitué ici les mots exacts du chef de char du *Corbières*.

[18] On se souvient que sa tourelle est bloquée et son 75 détérioré.

Blessé à mort en tourelle, Homé trouve encore la force de s'extraire de l'*Aisne*

Selon René Boly, « *Robert Homé ne manque pas de faire part aux hommes d'équipages, Serrier, Batifoulier, Bodin, du sérieux danger que comporte la mission.* [Il] *prodigue toutefois ses conseils et ses encouragements. Courtois, quant à lui, reste en attente avec Lacheré, Cancel et Antelme.* [...] *Il est un peu plus de 20 heures. Chef de section, Homé, très tendu, le visage encore marqué par le coup reçu à Perthes, mais cependant très déterminé, prend tout naturellement la tête, suivi de Tuffet. Courtois, juché sur le* Beni Snassen, *est à l'arrêt* [...] *Les deux chars franchissent les petits ponts de Vitry-la-Ville, " trois magnifiques petits ponts " précise Tuffet. Après le passage des ouvrages, la route décrit un angle droit à gauche, et, quelques mètres plus loin, trace un nouveau virage aussi prononcé à droite. En cet endroit précis se profile et s'élance le long pont de Pogny reliant les deux rives de la Marne, rives devenues tout à coup ennemies.* » (Boly)

Témoin direct, Tuffet écrit : « *Homé arrive au virage d'où il va chasser la pièce allemande. Las ! À peine est-il arrivé que les projectiles allemands lui arrivent en pleine face. Je regarde, à 15 m de là, ce spectacle lamentable. Homé tire à son tour, 47 et 75 crachent, mais son char est touché à mort. Une chenille est brisée, le char recule, recule, tombe dans le fossé !* »

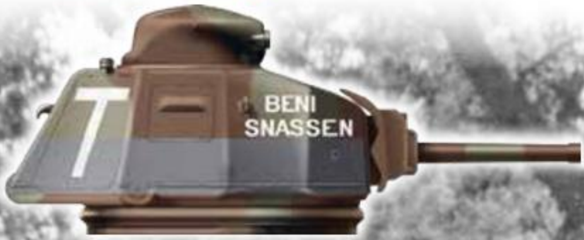
Interprétant les nombreuses photographies de l'épave, René Boly reprend : « *Un nouveau coup cingle le tourelleau. Celui-ci retombe, s'écrase sur la chaussée. C'est le coup fatal qui frappe Robert Homé. Pas un cri. À peine un râle, malgré une vive douleur. Ma tête. Un dernier souffle de vie pour s'extraire du char. Une vie qui a déjà cessé lorsque le corps s'affale sur le bord du pont de la Marne. Il a 27 ans. Pas de médecin major, pas de voiture sanitaire...* » [19]

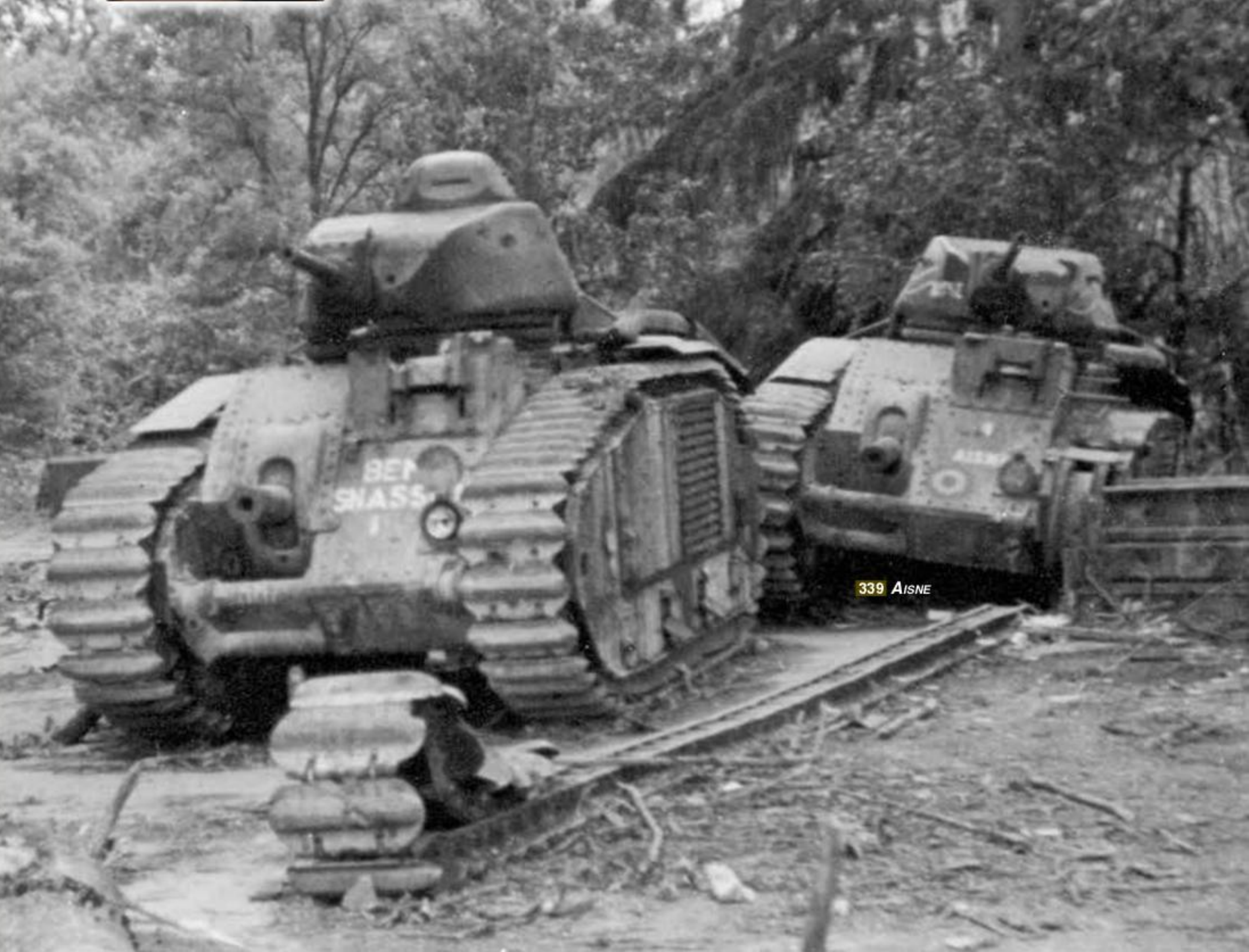
Les autres hommes de l'équipage de l'*Aisne* parviennent à évacuer le char et sont sains et saufs. C'est à présent au tour du *Corbières* d'intervenir, au grand dam de René Tuffet : « *Que vais-je faire sans armes ? Je m'apprête à obéir cependant, quand surgit*

Tourelle du 387 *Beni Snassen*, 3e compagnie

Aucune marque distinctive ne signale son appartenance nouvelle au 41e BCC. La large bande grise (supposée) et le grand « T » remontent à son affectation initiale à la 2e compagnie du 49e BCC.

Profil d'Éric Schwartz sur notice de François Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle **1/35**





339 *Aisne*

Note

[19] Boly, *op. cit*, page 125. Le corps du lieutenant Homé va demeurer sur le trottoir du pont. Le capitaine Gasc veut aller le chercher mais les officiers du 208e RI l'en dissuaderont, considérant qu'il n'avait aucune chance d'en revenir vu les tirs nourris des Allemands. On lui promet de le recueillir au cours de la nuit mais l'ordre de repli parvient et le corps restera sur place.

le lieutenant Clouet. Il entre dans mon char [par la porte latérale] *et me donne l'ordre du capitaine de me replier et d'envoyer le char de Courtois* [Beni Snassen]. *Je tombe en panne au milieu du premier pont : un tir d'artillerie s'abat encore sur cette série de ponts et sur Vitry-la-Ville. À côté de moi, Barbier et Léonard s'agitent autour de leurs deux chars* [**343** *Pommard* et **316** *Moselle*] *qui ne peuvent démarrer. Je vais les remorquer. En char ! Et tous les trois, nous traversons les petits ponts de 6 t à toute vitesse car les obus éclatent tout autour. Nous revenons près du* Bayard.[20] *Courtois va prendre la place de Homé.* » (Tuffet)

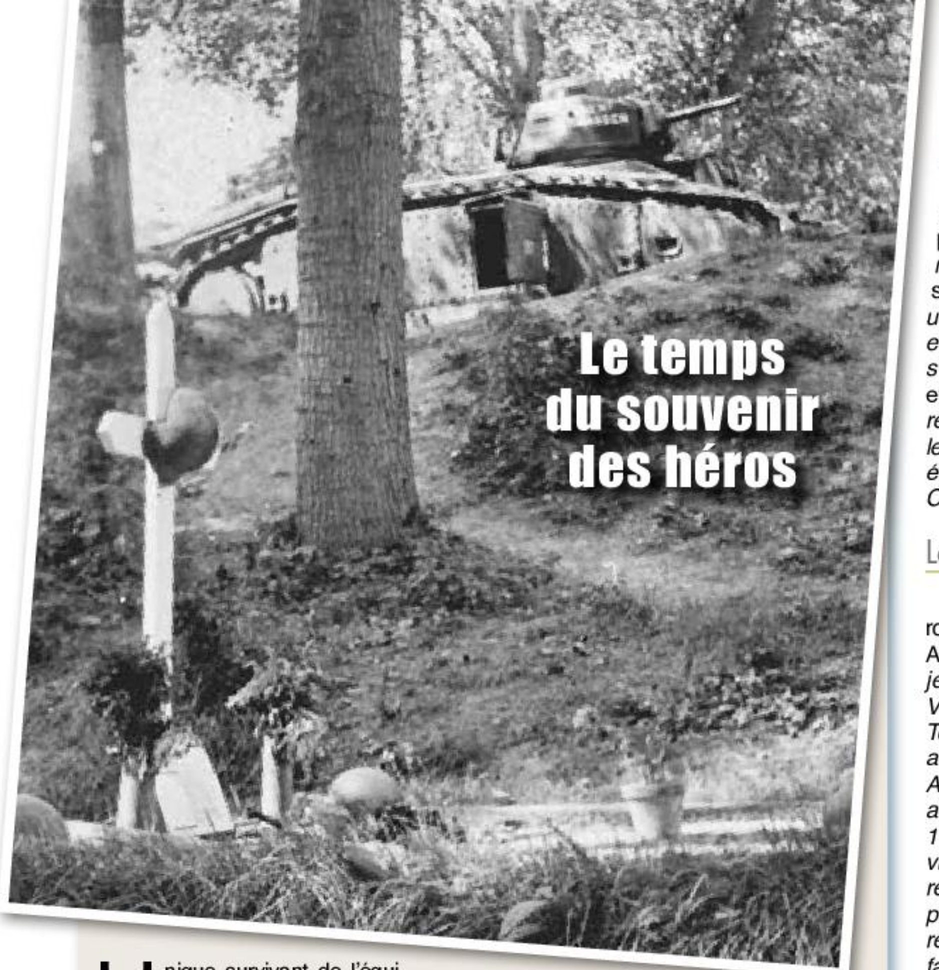
Le 387 *Beni Snassen* périt à son tour

Revenons quelques heures en arrière, sur la route, avec le témoignage direct du caporal-chef Antelme, radio du *Beni Snassen* : « *Nous sommes je crois, cinq chars qui marchons ensemble. Une VLTT et un side de la compagnie se trouvent là. Tous ignorent où se trouve le capitaine ou des autorités susceptibles de nous donner des ordres. Après que les chefs de chars soient partis en side aux renseignements et revenus sans résultat, vers 18 heures enfin nous parvient l'ordre de rallier un village nommé Vitry. Nous repartons donc, toujours remorquant et notre char de plus en plus mal en point. Pour passer du champ sur la route, la différence de niveau est très forte, le char remorqué*[21] *fait une glissade et malgré l'habitude qu'en a Cancel* [le pilote], *il va se bloquer contre un gros arbre. Après un long moment de vains efforts, un sous-officier du génie qui se trouve là va prévenir en auto les autres chars qui ne nous ont pas attendu. Pendant tout ce temps des obus tombent qui, je crois, ne nous sont pas destinés. Malgré tout, certains sont bien près de nous. Personne n'est blessé.*

« *Restez-y, il faut les empêcher de passer* ». Le *Beni Snassen* succombera sur cet ordre

Le char dégagé,[21] *nous voyons arriver le lieutenant Clouet blessé au bras. Il se fait évacuer*[22] *dans un véhicule du génie stationné au bord de la route. Nous démarrons de nouveau, traînant toujours le char en panne. Avant d'arriver au village de Vitry (?), nouvel arrêt. Le capitaine et d'autres autorités sont là qui délibèrent. On vient nous dire de détacher le char remorqué.*[21] *Un moment après, l'adjudant-chef Courtois est appelé : c'est pour recevoir l'ordre de se rendre avec le* Beni Snassen *au pont de Pogny. Il signale le mauvais état du char et le manque d'essence et d'ingrédients. Nous partons ; il doit être près de 20 heures. Arrivés au pont, nous sommes reçus par les chars allemands qui tiennent déjà l'autre bout. Le duel s'engage inégal puisque nous sommes contre beaucoup. Cancel au volant, Lacheré le secondant sont d'un sang-froid admirable. Ils démolissent deux chars allemands. L'adjudant-chef, plus nerveux, met cependant deux chars aussi hors de combat. Je ne fais rien que lui passer les obus de 47. Des morceaux de métal en fusion tombent sans arrêt de la tourelle, produits par le choc des obus allemands.*

Au bout d'un moment, regardant dans le moteur, nous nous apercevons que la courroie Bombyx usée jusqu'à la corde va se casser d'un moment à l'autre. L'adjudant-chef décide d'aller nous mettre à l'abri pour l'ôter et placer la pieuvre. Pendant que Cancel fait la réparation, nous inspectons le char. Il reste une vingtaine de litres d'essence, l'huile manque au mo-

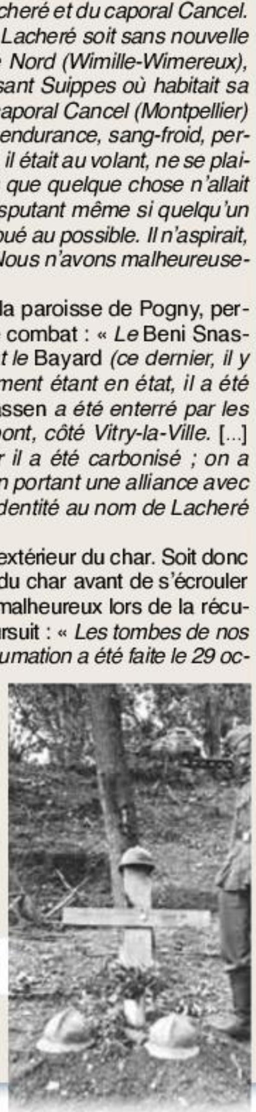


Le temps du souvenir des héros

Unique survivant de l'équipage du *Beni Snassen*, grièvement blessé, amputé de la jambe gauche, le caporal-chef Antelme soulignera « *l'admirable tenue au combat de l'adjudant-chef Courtois, du sergent Lacheré et du caporal Cancel. Animés tous les trois d'un moral merveilleux, malgré que Lacheré soit sans nouvelle aucune de sa femme et ses enfants, demeurant dans le Nord (Wimille-Wimereux), et que Courtois ait vu les ruines de sa maison en traversant Suippes où habitait sa femme dont il était depuis longtemps sans nouvelles. Le caporal Cancel (Montpellier) a été vraiment remarquable à tous points de vue : moral, endurance, sang-froid, persévérance.* [...] *Sans arrêt et pendant la retraite jour et nuit, il était au volant, ne se plaignait jamais, ne demandant jamais à être remplacé. Dès que quelque chose n'allait pas bien sur le char, il se précipitait pour l'arranger, se disputant même si quelqu'un l'avait devancé. Il était d'une conscience admirable et dévoué au possible. Il n'aspirait, comme d'ailleurs le restant de l'équipage, qu'à se battre. Nous n'avons malheureusement pu participer qu'à un seul combat. Mektoub !* »

Un témoignage recueilli auprès du curé Bassinot, de la paroisse de Pogny, permet de dresser un état des lieux plusieurs mois après le combat : « *Le* Beni Snassen *a été découpé au chalumeau, ainsi que le* Corton *et le* Bayard *(ce dernier, il y a à peine un mois). Quant à l'*Aisne*, son train de roulement étant en état, il a été emmené par les Bosches* [sic]. *L'équipage du* Beni Snassen *a été enterré par les Allemands dans un terrain marécageux à gauche du pont, côté Vitry-la-Ville.* [...] *L'identification* [de Paul Lacheré] *a été très difficile car il a été carbonisé ; on a trouvé à l'intérieur du char et parmi les cendres, une main portant une alliance avec les initiales P.L., initiales correspondant à une plaque d'identité au nom de Lacheré Paul trouvée dans le char et parmi les cendres.* »

Or, comme Antelme en témoigne, Lacheré est mort à l'extérieur du char. Soit donc il a perdu sa main avec sa plaque au poignet à l'intérieur du char avant de s'écrouler peu après être sorti du char, soit il y a eu un amalgame malheureux lors de la récupération des corps par les Allemands. La caporal-chef poursuit : « *Les tombes de nos camarades étant sur le passage d'un pont provisoire, l'exhumation a été faite le 29 octobre 1940 par des soldats français de la compagnie 7/2 du génie, occupés à la construction du pont provisoire. Homé* [de l'*Aisne*] *et ses hommes* [du *Beni Snassen*] *ont eu des honneurs militaires par des soldats français, avec drapeau tricolore, veillés à l'église par un piquet en armes. Ils sont inhumés dans le cimetière de l'église de Pogny. Le lieutenant Homé a été inhumé seul, en arrière et légèrement à gauche.* » Et l'équipage du *Beni Snassen* « *est uni dans la mort, comme il l'était dans le char.* » ■



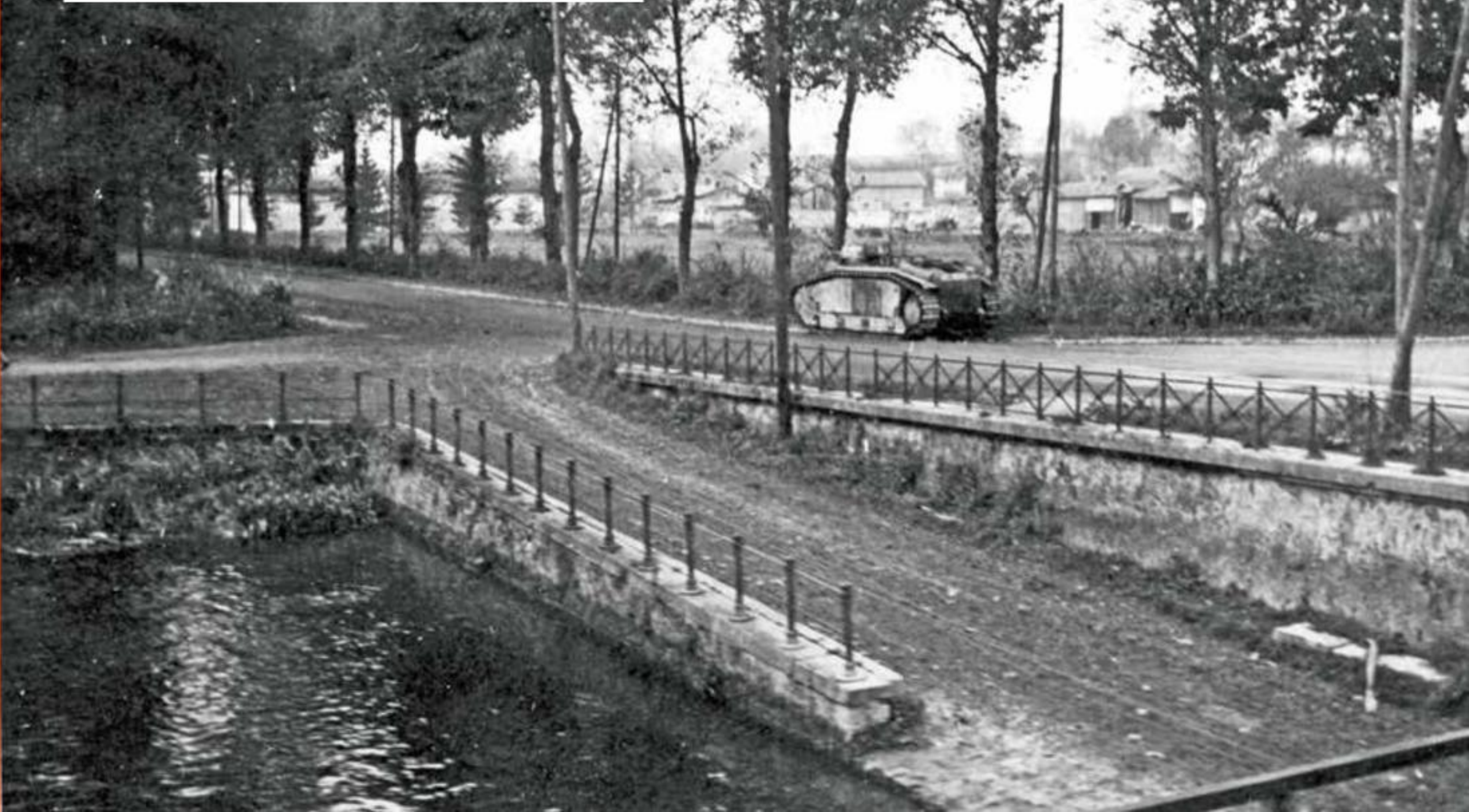
Au moins deux TOMBES PROVISOIRES ont été creusées au pont de Pogny. *En haut,* **celle de l'équipage du** ***Beni Snassen*****, la croix surmontée du casque ancien modèle d'Antelme, seul survivant.** *Ci-contre,* **de l'autre côté du char, des fantassins (ou artilleurs). Au total, vingt tués seront finalement enterrés dans le cimetière de Pogny à l'automne 1940.** *(Coll. Stéphane Bonnaud)* *teur, au Naeder, l'eau chauffe plus que jamais. Rien ne va. Le train de roulement est brûlant, certaines parties même sont presque entièrement déchiquetées, et par l'usure, et par les obus allemands. Quant à la tourelle, elle est littéralement farcie de trous. L'adjudant-chef estime que la mécanique ne peut plus résister longtemps. Nous partons prévenir le capitaine de façon à être relevés, le temps de faire les principales réparations. Nous n'avons pas gain de cause et après que l'on réponde à l'adjudant-chef demandant jusqu'à quand nous devons rester au pont : " Restez-y ! il faut les empêcher de passer ! "*

Nous partons de nouveau. Il commence à faire sombre et il a beaucoup plu depuis la veille. À peine arrivés, le combat recommence. Les tireurs y voient mal et ne repèrent l'ennemi que par le feu de ses obus. Toutefois un char allemand est atteint et prend feu. Et tout d'un coup, je vois une boule de feu près de moi à ma gauche et je sens quelque chose à ma jambe gauche comme si j'ai la jambe pliée contre la cuisse et serrée très fort. J'ai la vision de Cancel affalé sur le volant. Puis j'entends l'adjudant-chef me crier : " Ouvre vite ! ". Je me revois ouvrant la porte, Lacheré près de moi. Au moment où je tombe sur la route, un deuxième coup frappe le char. Lacheré qui sort à cet instant, traverse la route, courbé en deux et s'écroule dans le fossé. Puis plus rien. Personne ne bouge plus dans le char où le feu prend. Le moteur tourne toujours. J'essaye en vain de me mettre debout, mais en vain. Les os de la jambe gauche sont fracassés. [23] *Je m'aperçois alors que je n'ai plus de casque et que ma joue droite saigne. Ayant un casque ancien modèle, je pense que c'est un éclat qui a dû couper la jugulaire et faire sauter le casque. Je m'éloigne alors du char à quatre pattes et dégringole dans un pré qui borde la route.* » [24]

13 JUIN, ADIEU AU *BAYARD*

Dans la nuit du 12 au 13 juin, l'équipage du **419** *Bayard* est au repos : « *La nuit venue, les membres de mon équipage répandent de la paille sur le sol afin de pouvoir se reposer. Depuis le 9 juin au soir, nous avons peu mangé et peu dormi. Pendant le sommeil de mes hommes, je monte la garde, debout près du char. Au début de la nuit, je vois passer une vingtaine d'hommes, le lieutenant qui est chargé de tenir le point d'appui sur la Marne. De temps à autres, des rafales d'armes automatiques troublent le silence. Vers une heure du matin, un homme se présente, cherchant un capitaine dont le PC ne se trouve plus là où il était la veille. " il faut absolument que je le découvre, me dit-il, nous n'avons plus de munitions ". Mais malgré ses recherches, il ne peut trouver un seul des hommes de sa compagnie. Plus de traces, ni du PC, ni de la compagnie.* » (Soulet)

Le génie français fait sauter tous les ponts sur la Marne dans la nuit. C'est le cas notamment à Pogny ainsi qu'à La Chaussée-sur-Marne comme en témoigne le lieutenant Delalande, du *Lot* : « *Vers 3 heures du matin, l'officier qui commande la défense du pont* [...] *reçoit l'ordre de* [le] *faire sauter* [...]. *Ma présence devient inutile. Sur ordre, je me retire donc à Saint-Martin-aux-Champs où je me poste.* » Barbier, avec le *Pommard*, est déjà sur place.



À l'orée du village de Vitry-la-Ville visible en arrière-plan, le 419 *Bayard*, moteur grippé, est touché dans la matinée du 13 juin par un obus d'artillerie qui l'incendie. Il sera abandonné en feu. Au premier plan, un bras mort de la Guenelle, petite rivière le long de laquelle passe la ligne de chemin de fer d'où le cliché a été pris. Les lieux n'ont guère changé quatre-vingt un ans après. *(Coll. S. Bonnaud)*

NOTES

[20] Dételé sur le GC 54 à l'entrée est de Vitry-la-Ville (➠ *photographies ci-dessous).*

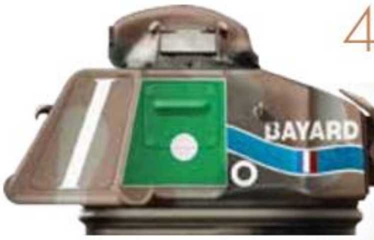
[21] Selon toute vraisemblance, ce char remorqué est le **419** *Bayard* de Soulet évoqué en note 20 ci-dessus.

[22] Blessé à l'épaule selon d'autres témoignages, Clouet rejoint la CE dans la soirée puis sera évacué sur l'hôpital de Troyes.

[23] On y comptera une quinzaine d'éclats, dont un gros boulon de blindage à mi-cuisse.

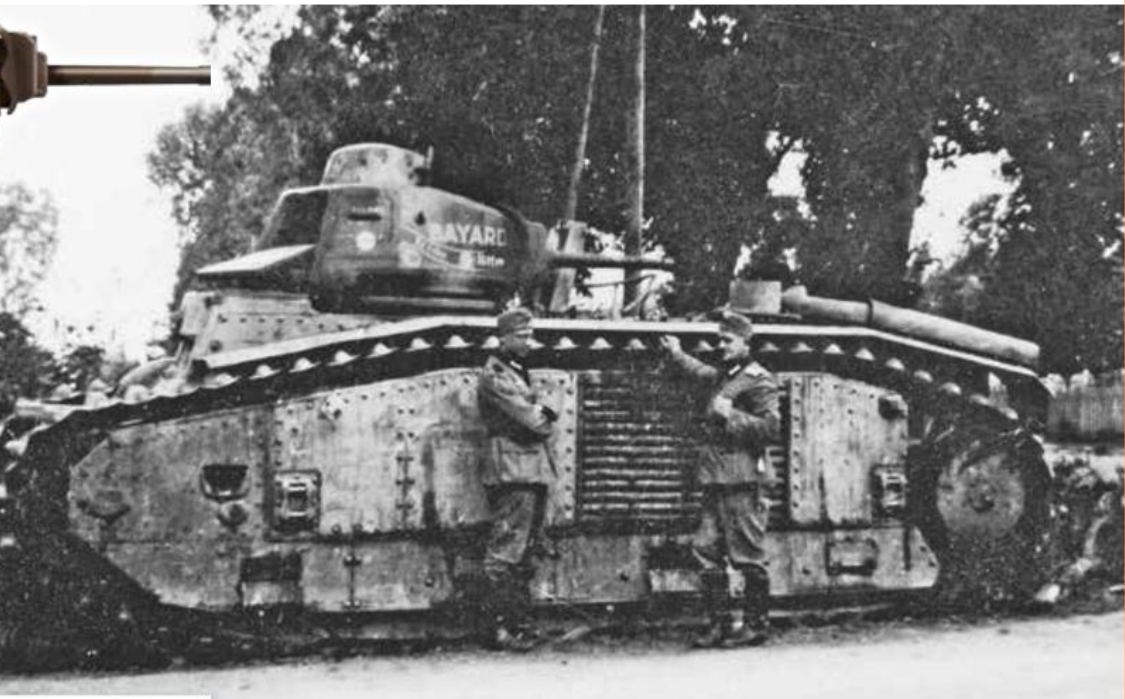
[24] Récupéré par des sapeurs vers 22 heures après avoir rampé et s'être traîné sur plusieurs centaines de mètres, Antelme est évacué par des brancardiers vers 4 heures du matin. Dans la soirée, il sera amputé de la jambe gauche à l'hôpital de Troyes. (lettre du 18 décembre 1940, expédiée d'Alger, du caporal-chef Pierre Antelme au commandant Malaguti)

41e BCC : BAROUD D'HONNEUR SUR LA

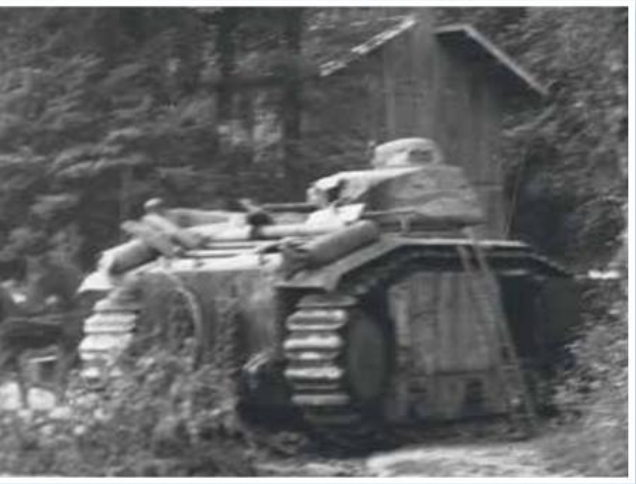


Profil d'Éric Schwartz sur notice de F. Vauvillier © ES-FV 2021 - Éch. **1/35**

TOURELLE DU 419
***BAYARD*, 2e COMPAGNIE**
(➠ *GBM 129 page 56 pour les marquages)*



Les Allemands ont ajouté sur la bande ondulée du *Bayard*, côté route, une inscription. Cet appareil est le seul de la 2e compagnie à ne pas avoir reçu de cocarde et nous découvrons *(ci-dessous)* **une rare vue du côté opposé à la route, montrant la BANDE TRÈS PEU ONDULÉE ornant le flanc gauche de sa tourelle.** *(Coll. S. Bonnaud)*



À midi, un détachement de ravitaillement en essence et en munitions envoyé par la CE part[25] rejoindre Vitry-la-Ville. Le capitaine Gasc note : « *Prise de contact avec le capitaine Delepierre (adjoint au commandant du bataillon) qui me fait parvenir du ravitaillement en essence, huile et vivres. Je réclame beaucoup d'huile de ricin, car de nombreux Naeder fuient et la consommation est énorme. Ce ravitaillement ne pourra me parvenir.* » (Gasc)

À midi également, sur ordre du général de Lattre dont la 14e DI se replie, le groupement Gasc passe aux ordres du colonel Dargelos commandant le 208e RI (53e DLI).

À 15 heures, un détachement de dépannage aux ordres du lieutenant Duprat (15 hommes, deux tracteurs de dépannage, une camionnette de dépannage et une VL) part pour Togny-aux-Bœufs, où il effectue une tentative de réparation du **320** *Drôme* du lieutenant Bergeal (coupleur, freins, Naeder). Les chars sont resserrés entre Mairy et Coolus et les Allemands n'insistent pas sur cet axe de toute la journée. Les deux chars encore à Saint-Martin-aux-Champs (*Pommard* et *Lot*) reçoivent l'ordre de Gasc de se porter sur Mairy à 21 heures avec mission de défendre la route de Coolus. Ils arrivent à 23 heures, camouflage terminé à minuit. « *Mon char reçoit l'ordre de surveiller au nord en direction de Sogny, GC 80 et la Marne à l'ouest* », indique Barbier, du *Pommard*.

Fin de parcours pour le *Bayard*

Entre-temps, non loin de là, un troisième char est détruit, le **419** *Bayard* : « *Au matin, une rafale d'obus est tombée à l'orée du village* [de Vitry]. *Un de ces obus a atteint le char et l'a incendié.*[26] *C'est à la suite de cet incendie qui ne peut être arrêté avant que le char soit détruit, car l'extincteur est vide, que je suis brûlé aux mains. Mes brûlures sont assez graves, je dois être évacué. Sur le trajet que je fais pour rejoindre une voiture sanitaire, je parcours au moins 15 kilomètres avant de rencontrer un soldat français.* [...]

Je pense au capitaine Gasc, à mes camarades et aux derniers chars du bataillon qui sont encore là-bas, isolés, tout près de la Marne que les Allemands ont franchie alors que notre infanterie se trouve déjà tout près de l'Aube. Enfin, je dois signaler la belle tenue et le cran de mon pilote, le sergent Legrand qui m'a donné entière satisfaction. De même mon radio s'est très bien comporté. Mon aide-pilote n'a certainement pas le même cran, mais il a cependant fait son devoir. Quant à mon deuxième aide-pilote, dans les circonstances les plus difficiles, il conserve tout son calme et comme on le rencontre souvent chez les Français, lorsque le danger est écarté, il a toujours un mot pour faire rire les autres, contribuant ainsi à créer le meilleur moral chez ses camarades de combat. » (Soulet)

La Marne de 1940 pour les fantassins : un seul FM pour 2 km de rivière à défendre

Pilote du **374** *Villers-Marmery*, le sergent Guy Loizillon note qu'au matin du 13, « *un chef de section d'infanterie qui défend le passage de la rivière vient nous trouver en nous disant que si les Allemands essaient de traverser, il ne pourra les empêcher de passer, n'ayant à sa disposition qu'un seul fusil mitrailleur pour 2 km de rivière à défendre. Nous lui donnons l'assurance que nous l'aiderons de notre mieux. Nous profitons de l'accalmie de cette journée pour essayer de compenser le déréglage du 75, en hausse et direction. Nous sommes très tristes car nous avons tous compris ce qui se passe, hélas !* » (Loizillon)

De son côté, le sous-lieutenant Hachet, du **390** *Frontignan*, écrit : « *journée du 13 juin en protection devant Châlons avec trois chars, le mien, Laval* (sur le **375** *Châteauneuf-du-Pape* du capitaine Gasc) *et l'adjudant-chef Maréchal* (**374** *Villers-Marmery*) avec deux sections de biffins : garde de 4 km de

---

NOTES

[25] La colonne Delepierre avait quitté Thibie (➠ *note 2*) le **12 juin** à 21 heures arrive au bois de Bussy (3 km sud-ouest de Saint-Rémy-en-Bouzemont), le lendemain **13 juin** à 8 heures avec la CE et le détachement de la 1re compagnie. À 19 heures, sur ordre du lieutenant-colonel Maître, la colonne fait mouvement pour les bois de Larrivour, dans la forêt du Grand-Orient. Le **14 juin**, à la suite d'un contre-ordre, elle est désorganisée et n'arrive à destination qu'à 9h30. Tous les éléments sur roues du bataillon sont alors groupés.

[26] Tuffet donne une autre version : « *Je dors, ou plutôt je somnole sur une chaise de 2h à 3h, quand une série de détonations et d'éclatements se font entendre tout près. Je sors et je vois le char de Soulet qui brûle. Celui-ci arrive peu après, le visage et les mains brûlés. Voyant des fantassins se repliant en disant que les Allemands arrivaient, il a fait sauter son char.* »

[27] Courrier du 16 septembre 1942 à Malaguti.

13 juin 8 h 30 à Possesse : la dernière heure de l'*Eure*

Dans GBM 136, page 45, nous avons suivi le périple du *Beaune* d'Adelmans (détaché et rescapé du groupement Billotte au cours de la journée du 12 juin) et de sa rencontre avec l'*Eure* le 12 au soir. Retrouvons Adelmans à l'endroit de son récit où nous l'avons laissé, avant l'aube du **13 juin** :

« ***3 heures***. *La batterie d'artillerie s'étant repliée, je continue la route pour la Grande Romaine et la Petite Romaine. À* ***5 heures***, *arrivée à Coutault où je retrouve l'*Eure.

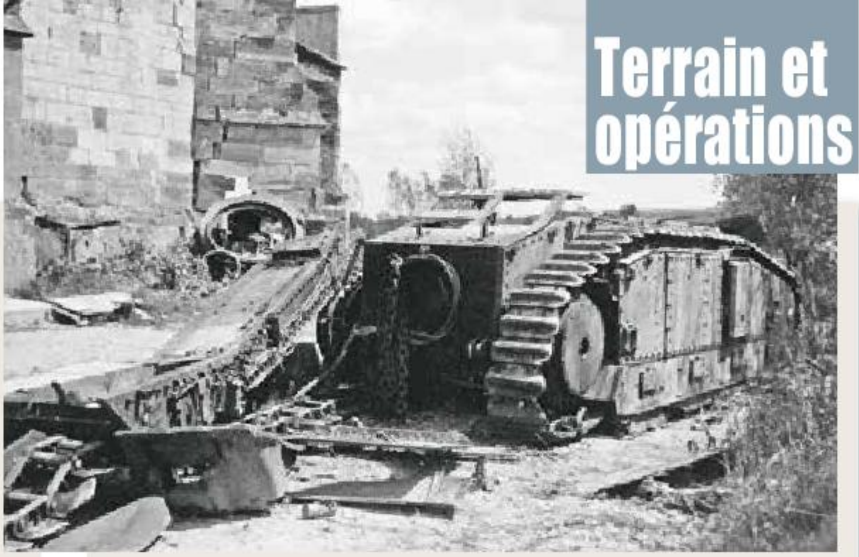
6 heures. *Un officier de l'état-major des chars me donne l'ordre de me porter à Possesse et d'attendre de nouveaux ordres.*

7 heures. *Arrivée à Possesse où je retrouve le capitaine commandant la 3e compagnie du 16e BCP qui me raconte son décrochage de Vadenay sans une perte et en infligeant des pertes sérieuses aux Allemands.*

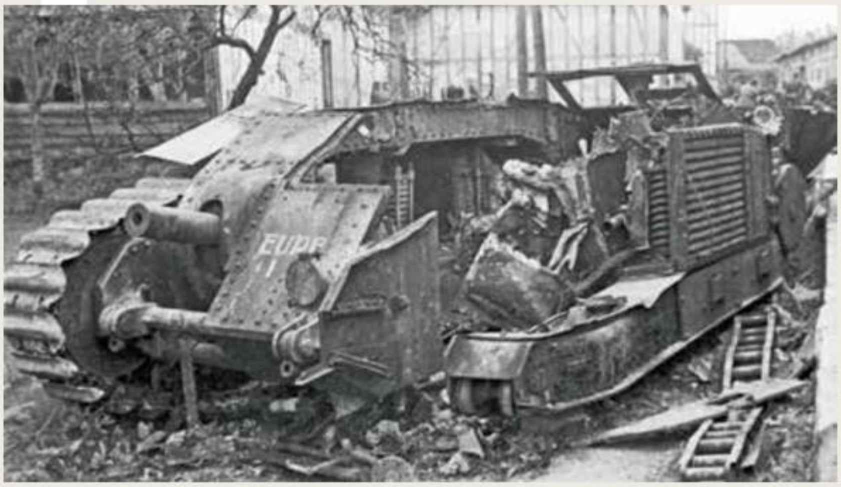
7 h 30. *Le char* Eure *me rejoint, mais dans un virage, casse le roulement à billes en bout du demi-arbre du barbotin droit. Essai de remorquage infructueux par suite des satellites bloqués par les débris du roulement à billes.*

8 heures. *Départ de la 3e compagnie du 16e BCP qui reçoit l'ordre de repli immédiat.*

8 h 30. *Après démontage du côté du barbotin et constatation de la réparation impossible à effectuer, décide de détruire l'*Eure. *Après destruction des organes de vision, de pointage et de l'armement (récupération des mitrailleuses et des chargeurs pleins qui sont chargés sur le tracteur Lorraine). Mis le feu.* »



Le feu mis au 337 *Eure* pour le saborder a fait son œuvre : les munitons ont explosé, provoquant l'éventrement du char, sa tourelle projetée loin à gauche. *(Coll. FV et SB)*



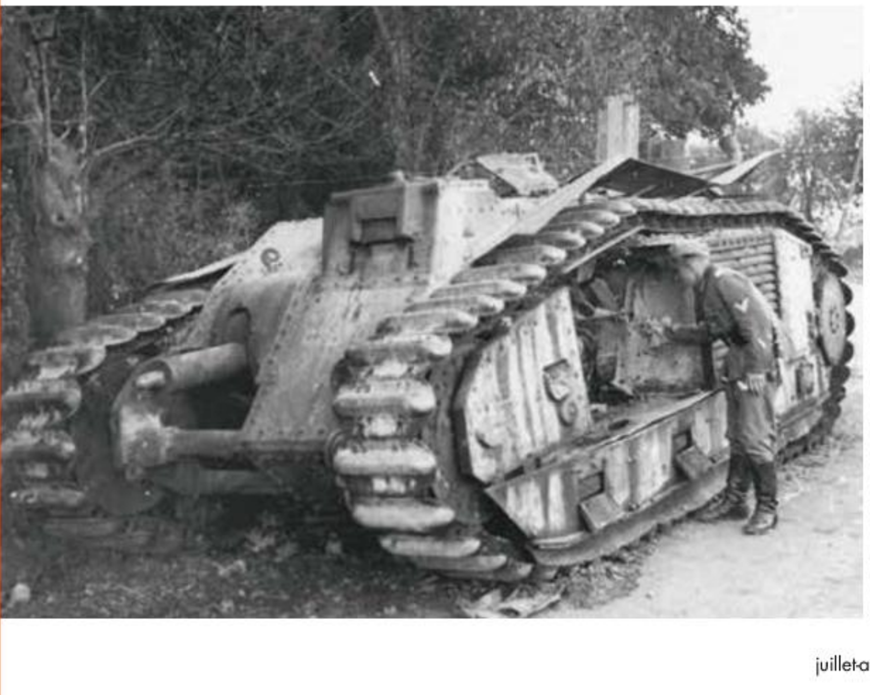
Marne. » [27] Quant à Delalande, toujours positionné à l'entrée de Saint-Martin-aux-Champs avec le *Lot* : « *Rien à signaler de toute cette journée, si ce n'est la rage d'apercevoir sur la rive droite de la Marne* [...] *les colonnes allemandes défiler toute la journée sans que nous ne puissions rien faire contre elles.* »

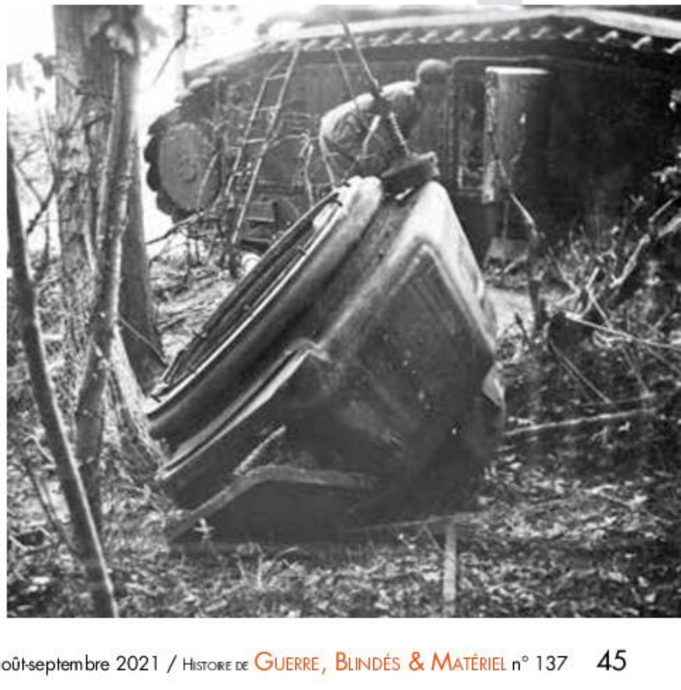
Les éléments ennemis visibles sont faibles et restent positionnés assez loin. « *À la tombée de la nuit, l'ordre arrive de me porter en direction de Châlons. Les quelques chars qui peuvent encore se déplacer par eux-mêmes sont postés en protection dans la région de Coolus. On craint que les Allemands qui occupent Châlons depuis le 12 matin ne franchissent la Marne et ne nous débordent à gauche. Moi-même, je suis placé à une croisée de chemins à 3 km sud-est de Coolus.* » (Delalande)

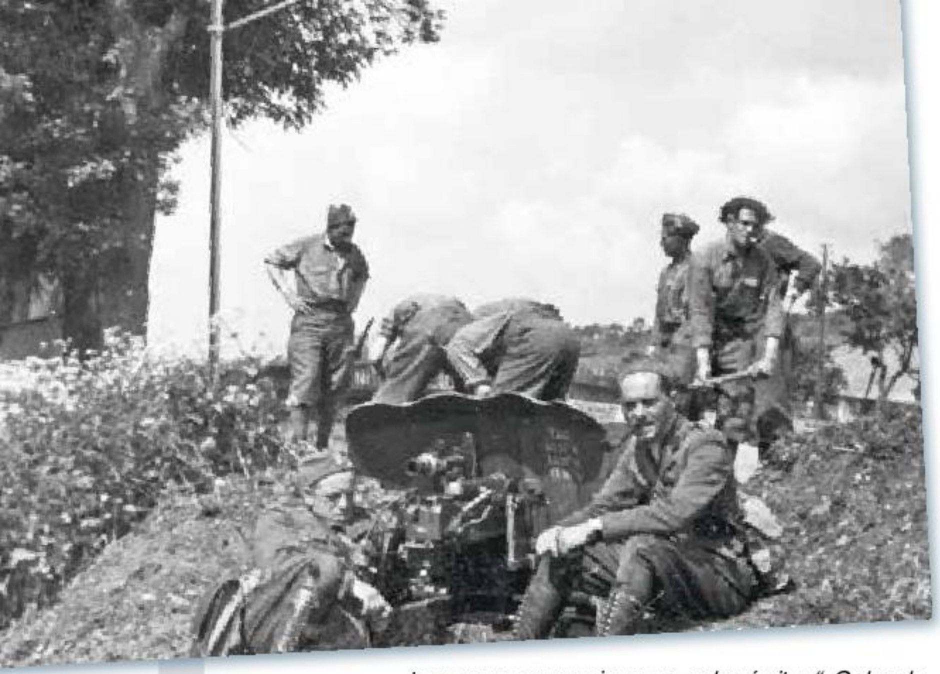
14 JUIN, ADIEU LA MARNE

Dans la nuit du 13 au 14 juin, les premiers ordres et signes de repli sont transmis par les fantassins ou des artilleurs positionnés sur la Marne. En témoigne le lieutenant Duprat, chef de l'atelier : « *À 0 heure, le lieutenant qui commande l'infanterie* [tenant] *le sec-*

Le 342 *Corton* est l'UN DES TROIS CHARS INERTES (moteur hors-service) que le capitaine Gasc fait saborder au petit matin du 14 JUIN. L'explosion, comme souvent, a fait voler en éclats la partie gauche de l'appareil et projeté la tourelle. On distingue sur celle-ci le grand rectangle de couleur verte (?) ourlé de blanc, propre au 41e BCC. *(Coll. S. Bonnaud)*







Sont-ce les servants de canon de 25 que le groupement Gasc a rencontré le 14 juin sur la Marne ? Deux choses sont sûres : ce cliché date de ce moment et montre bel et bien un **25 SA 34 POLONAIS** sur un barrage antichar. L'aigle visible sur le bonnet de police du cadre à gauche du canon est éloquent. *(Coll. F. Vauvilier)*

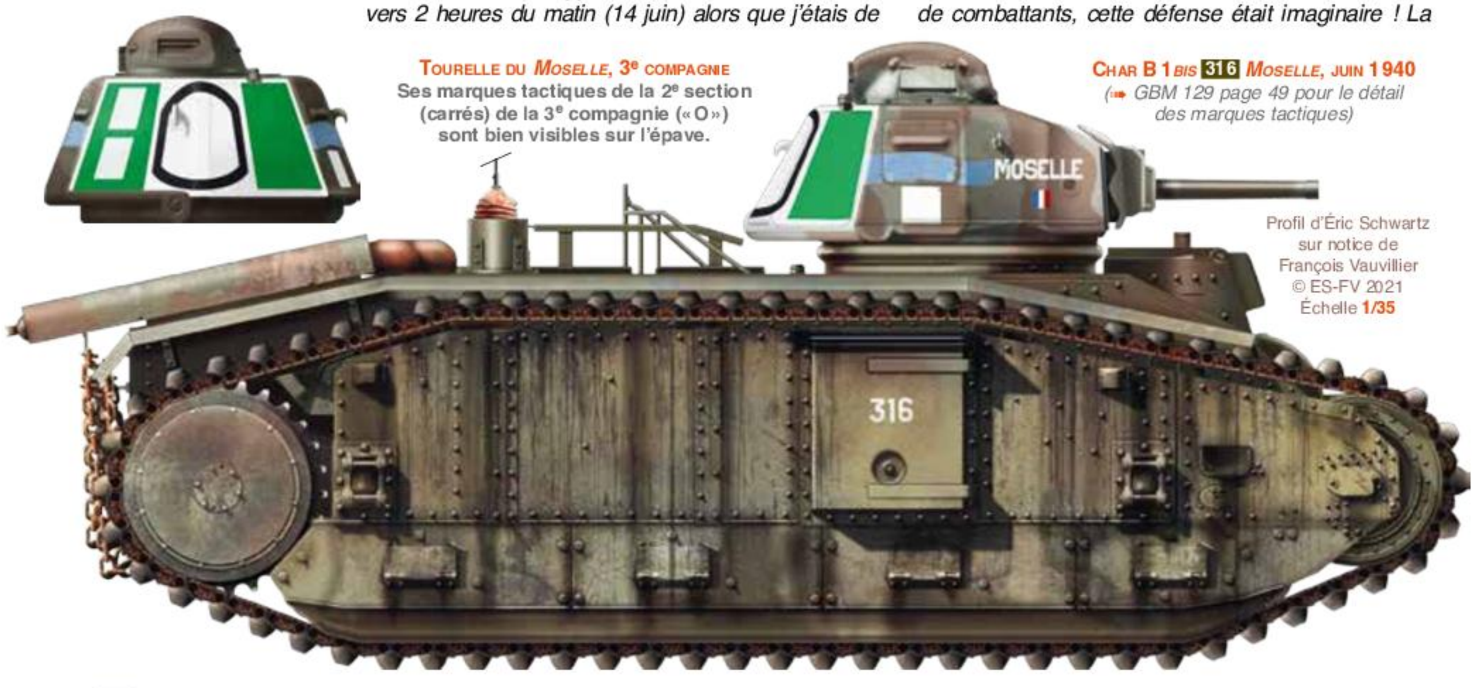
teur nous communique un ordre écrit : " Ordre de repli de l'infanterie à partir de 1 h30 – mouvement terminé pour 3h00. À communiquer aux chars". Le lieutenant d'infanterie certifie connaître la signature de l'ordre et l'agent de transmission qui l'a porté. L'infanterie commence de suite son repli. L'aspirant Sarton [ex-49e BCC] *transmet à ce moment l'ordre verbal du capitaine Gasc : " Ordre de repli des chars par Vitry-le-François en direction de Coole."* »

C'est toute la ligne de défense qui abandonne la Marne, comme le rapporte Loizillon : « *Dans la nuit, vers 2 heures du matin (14 juin) alors que j'étais de garde, le capitaine de l'artillerie avec qui nous avons parlé la veille, arrête sa voiture et nous dit qu'il vient de recevoir l'ordre de repli. Nous attendons le capitaine* [Gasc] *qui arrive au petit jour. Nous partons les derniers avec une section de 25 antichars polonais, qui n'a pas reçu l'ordre de repli et qui n'en n'aurait probablement jamais reçu. Nous partons en direction d'Arcis-sur-Aube, en ramassant en chemin des éclopés qui n'en peuvent plus. Nous les hissons sur les chars et nous nous nous remorquons les uns les autres jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de chaînes ni de filins.* »

Étant donné le manque de moyens de remorquage, Gasc décide de détruire les chars inaptes à faire mouvement. Trois appareils inertes sont alors détruits sur place (**342** *Corton*, **316** *Moselle*, **320** *Drôme*). Il reste au groupement six chars (**375** *Châteauneuf-du-Pape*, **369** *Corbières*, **390** *Frontignan*, **327** *Lot*, **343** *Pommard*, **374** *Villers-Marmery*) qui peuvent prendre la route, deux VLTT, deux TLR et deux «Kégresse».[28] L'itinéraire de repli est le suivant : Fontaine-sur-Coole, Soudé-Sainte-Croix, Poivres, Mailly, Villiers-Herbisse, Allibaudières, Arcis-sur-Aube.

Six chars seulement prennent la route

Chef de char du **327** *Lot*, Delalande écrit : « *La nuit blanchit à peine lorsque Carraz*[-Billat] *m'apporte l'ordre de rejoindre Écury-sur-Coole. On abandonne donc la défense de la Marne. D'ailleurs, faute de combattants, cette défense était imaginaire ! La*

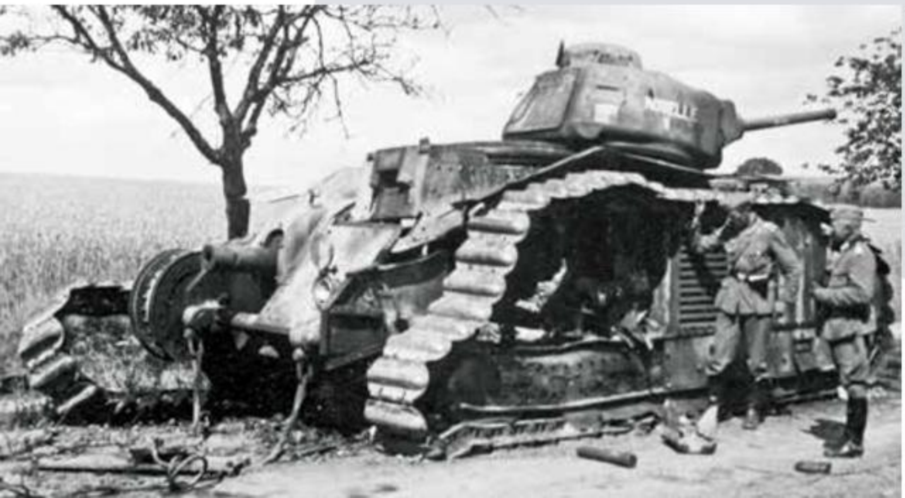


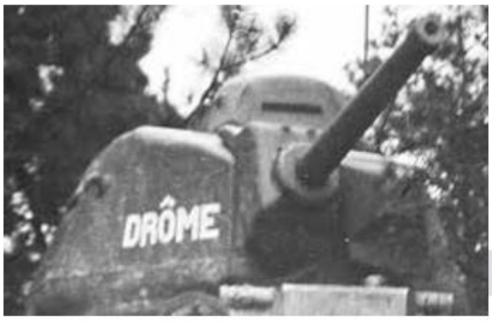
TOURELLE DU *MOSELLE*, 3e COMPAGNIE
Ses marques tactiques de la 2e section (carrés) de la 3e compagnie («O») sont bien visibles sur l'épave.

CHAR B 1 *BIS* 316 *MOSELLE*, JUIN 1940
(➠ GBM 129 page 49 pour le détail des marques tactiques)

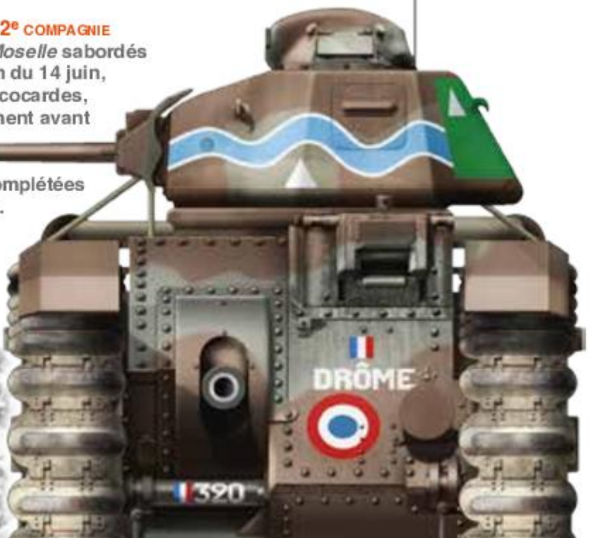
Profil d'Éric Schwartz sur notice de François Vauvillier © ES-FV 2021 Échelle **1/35**

Le **316** *Moselle* est l'**UN DES TROIS CHARS INERTES** sabordés au petit matin du **14 JUIN**. La localisation de l'épave demeure imprécise mais le carnet de René Tuffet apporte quelque lumière. Ce jour-là à 2h30, Tuffet reçoit l'ordre écrit de Gasc de se replier en remorquant le *Moselle*. « *Nous chargeons toutes nos affaires sur le* [Corbières], *faisons demi-tour, allons attacher le char de Léonard, et prenons la route de Coupetz.* [...] *Mais le dernier câble casse, et il faut abandonner le char de Léo. Nous passons une demi-heure à prendre ce qui est précieux, démolir le char et y mettre le feu.* » *(Coll. Stéphane Bonnaud)*



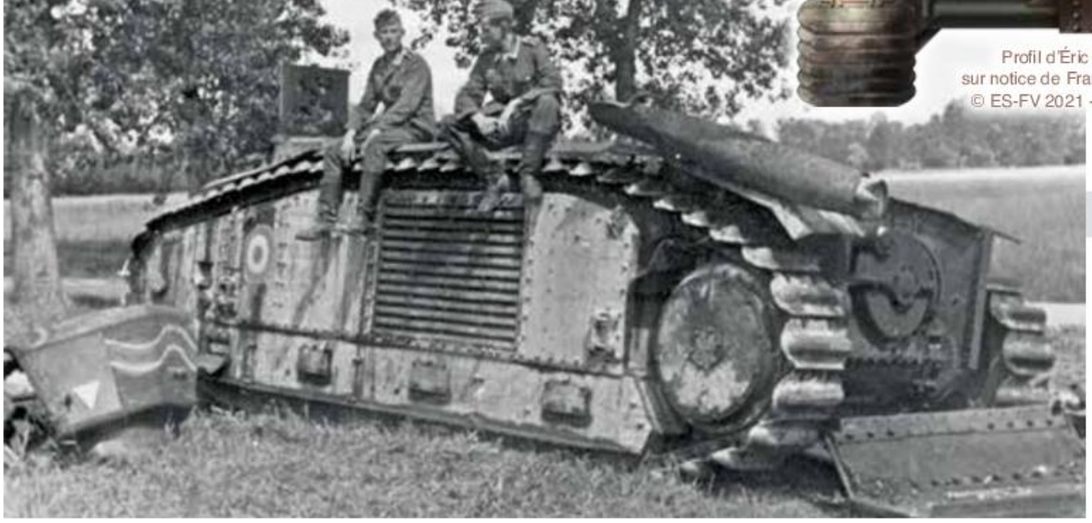


Détail du **NOM DE TOURELLE** avant la pose des marques spéciales. *(Coll. J. Dumay)*



CHAR B1*BIS* 320 *DRÔME*, 2^e^ COMPAGNIE
Au contraire des *Corton* et *Moselle* sabordés comme lui au petit matin du 14 juin, le **320** *Drôme* a reçu des cocardes, peintes quatre jours seulement avant sa fin sans gloire. Ses marques tactiques de tourelle sont complétées du triangle de la 3e section.

Profil d'Éric Schwartz sur notice de François Vauvillier © ES-FV 2021 - Échelle **1/35**



L'épave du **320** *Drôme*, sabordé le 14 juin à **TOGNY-AUX-BŒUFS**. La veille de sa fin, le char du lieutenant Duhen avait d'abord fait l'objet d'un tentative infructueuse de dépannage, suivie d'un essai tout aussi vain de remorquage, le char s'étant révélé dans l'impossibilité de virer. Il est incendié à 4 heures du matin après avoir été privé des culasses de ses armes ainsi que des accessoires les plus marquants. *(Coll. Stéphane Bonnaud)*

14e DI avec son général qui nous a si bien réquisitionnés à son service le 12, s'est repliée dès le 13. Nous sommes presque seuls, des éléments du 208e RI avec qui nous ferons équipe jusqu'au lendemain, quelques fragments d'unités ayant manifestement perdu la liaison avec leurs chefs hiérarchiques.

Les chars regroupés à Écury, le mien [29] *en remorque (le Naeder fuyant), la colonne démarre vers 6 heures. Cette fois, c'est la vraie retraite. Notre détachement est singulièrement réduit. Sur les 13 chars réunis le 11 au soir à la ferme de Moscou, deux ont été détruit au pont de Pogny, on a dû en faire sauter trois autres dans les environs de Vitry-la-Ville et de Togny-aux-Bœufs qui n'auraient pas pu poursuivre la route. Il en reste six, je crois,* [30] *et dans quel état ! Outre les chars, nous avons deux TLR, avec heureusement de l'essence, un peu d'huile et des munitions, quelques voitures tous terrain (deux je crois) et une moto solo qui éclaire la route. Nous évitons la grand-route de Châlons à Troyes qui risque d'être encombrée et bombardée.* » (Delalande)

« *La progression est très lente du fait de l'extrême fatigue des troupes du 208e RI* », écrit Gasc. Aux approches de midi, un peu avant d'arriver à Mailly, le maigre groupement fait une pause et déjeune avec ce qu'il peut, puis repart. Jusqu'à Mailly, rien à signaler, hormis les difficultés à aborder les chicanes à chaque passage de village. « *À Mailly, beaucoup de soldats ayant dévalisé les bistrots sont ivres et nous manquons d'en écraser plusieurs. Heureusement nous n'avons pas à déplorer de pareils excès chez nos hommes ! À partir de ce moment, les routes deviennent de plus en plus encombrées, de troupes d'abord relativement en ordre, puis de réfugiés avec leur cortège lamentable de voitures, de vieillards et d'enfants. Il devient presque impossible d'avancer, et toujours ces maudites chicanes ! Cependant nous avons la chance inouie de ne pas être bombardés par l'aviation ennemie.*

Villiers-Herbisse, Herbisse, nous dépassons le village. Déjà, il se fait tard. Notre colonne se gare dans un bois à gauche de la route. Pleins. À la nuit tombante nous repartons. Nous avons successivement cassé toutes les chaînes et tous les câbles de dépannage ! Si je veux continuer avec le [**327**] *Lot, il faut de toute nécessité que je marche par mes propres moyens. Or, je n'ai plus de freins, mon Naeder fuit comme une écumoire et nous n'avons plus de ricin. Je fais donc prendre un fût de CM* [31] *et sans vergogne, je remplis le Naeder : miracle ! À condition de faire le plein tous les kilomètres, ça marche ! Jusqu'à Nozay (10 ou 12 km), je dépense ainsi 50 litres de CM ! Allibaudières, l'encombrement est maximum, et le village brûle ; il fait nuit.* » (Delalande)

« À Mailly, beaucoup de soldats ayant dévalisé les bistrots sont ivres »

L'Aube franchie à rafales de mitrailleuses

Le 208e passe l'Aube à Viapres. Les chars doivent quant à eux passer par Arcis car le pont de Viapres est trop faible. Mais l'ennemi est déjà à Arcis ou tout au moins sur la nationale 77 et à son croisement avec la route longeant l'Aube au nord. [32] Poursuivons avec le témoignage de Delalande : « *Sur un plateau, à 2 ou 3 km du village, la double colonne de troupes*

NOTES

[28] Il pourrait s'agir de deux des 15 **Unic P 107 type génie** versés à la 3e DCR en tant que tracteurs de ravitaillement de chars (➠ *GBM 136 page 44).* Mais le chiffre le plus couramment cité, y compris au départ de la ferme de Moscou, est bien de deux TLR, en l'occurrence des TRC **Renault 36 R**.

[29]. Tiré par le **390** *Frontignan* d'Hachet, comme on peut le lire dans son courrier du 16 septembre 1942 à Malaguti.

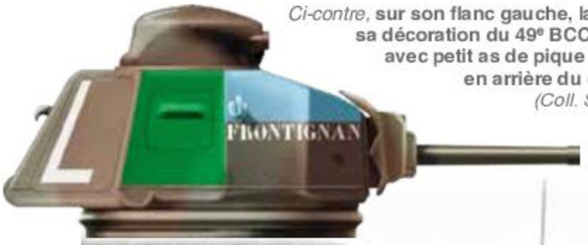
[30]. Delalande parvient à une situation exacte (six chars restants) après un décompte erroné : au départ de la ferme de Moscou figuraient 12 chars en réalité (et non 13, l'*Eure* n'en était pas). Et il omet de mentionner la perte du *Bayard*.

[31]. Huile fluide standard (d'été) pour moteurs.

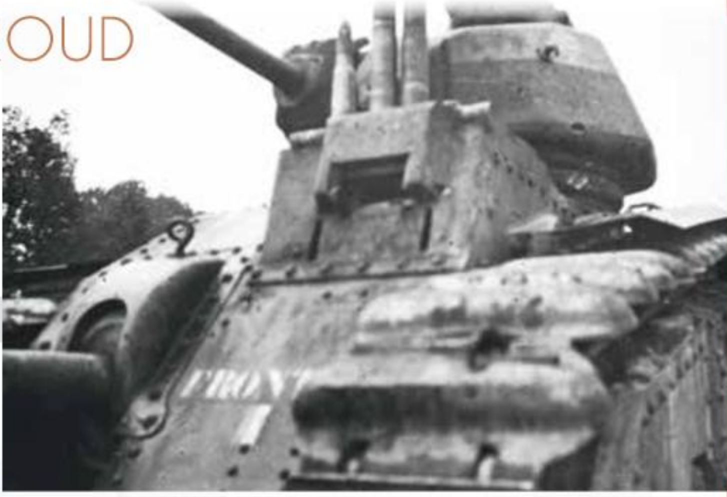
[32]. Un rapport indique que les Allemands occupent le carrefour IC 71 - IC56 - RN77.

41e BCC : BAROUD

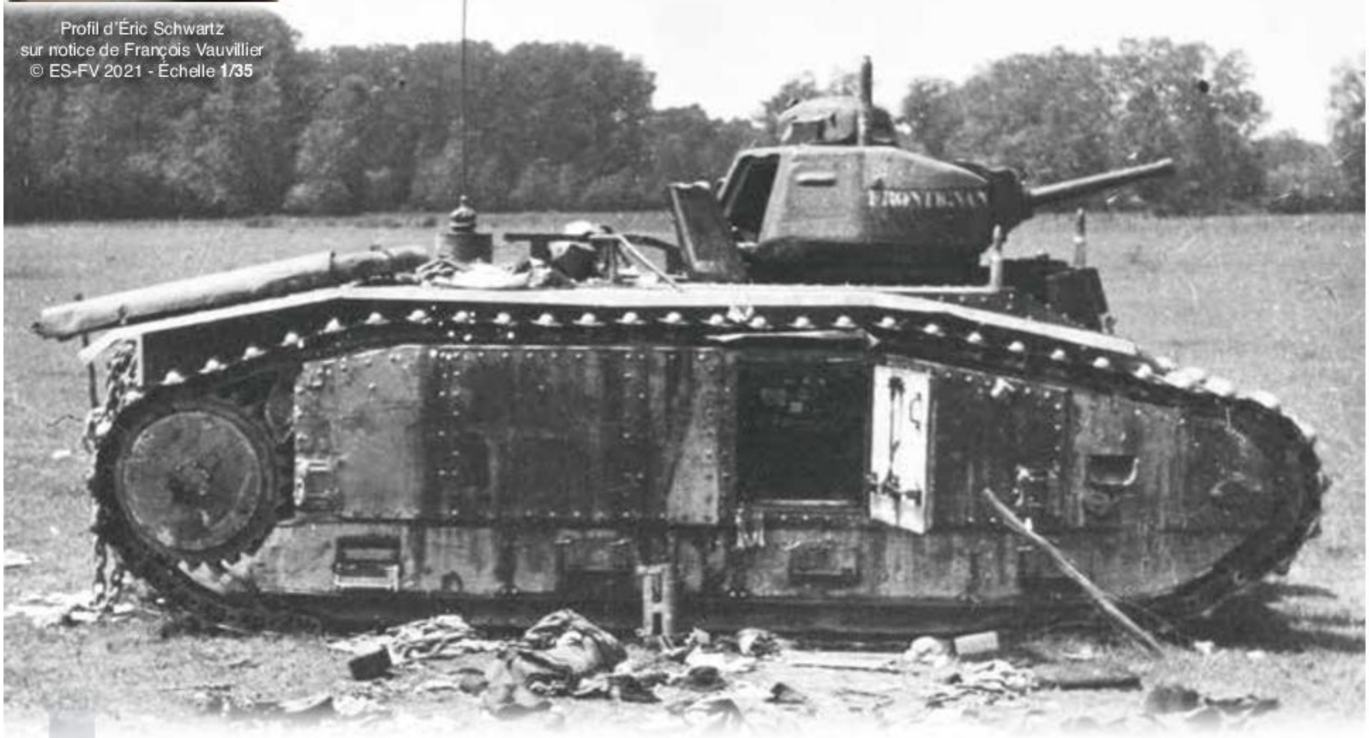
CHAR B 1*BIS* 390 *FRONTIGNAN*, JUIN 1940
L'appareil du sous-lieutenant Hachet avait, à l'origine, été affecté à la 1re compagnie du 49e BCC, d'où sa bande supérieure réputée bleu ciel (➠ *GBM 88 page 43*). Il n'est connu, en photographies, que sous ses marques définitives, avec la bande de tourelle interrompue à droite, comme les *Banyuls* et *Ricquewihr* de la même compagnie initiale : tout le panneau latéral a été repeint en vert présumé *(notre profil)*, amorce de sa nouvelle décoration aux normes du 41e BCC, restée inachevée.



Profil d'Éric Schwartz sur notice de François Vauvillier © ES-FV 2021 - Échelle **1/35**



Ci-contre, **sur son flanc gauche, la tourelle présente sa décoration du 49e BCC encore complète, avec petit as de pique blanc (1re section) en arrière du crochet de levage.** *(Coll. Stéphane Bonnaud)*



Cette photographie de l'épave du 390 *Frontignan* détruit au COMBAT DU PONT DE VIAPRES le 15 juin met en évidence la grande lettre « L » sur la porte de tourelle, symbole datant de l'époque où le char appartenait au 49e BCC.
(Coll. Stéphane Bonnaud)

NOTE
LE GROUPEMENT DELEPIERRE

Le **14 juin**, la CE et le PC font mouvement de Saint-Rémy-de-Bouzemont à Vandemanche (forêt de Grand-Orient), où les rejoint le capitaine Delepierre et l'état-major du bataillon, qui s'étaient attardés pour obtenir des renseignements sur le sort du groupement Cornet-Billotte.

Le lendemain, **15 juin**, le groupement Delepierre quitte Vandemanche pour rejoindre vers 11 heures La Ferté-sur-Aube, via Vendeuvre et l'abbaye de Clairvaux. Ils repartent aussitôt de La Ferté pour Villaines-en-Douesme qu'ils atteignent à 23 heures, via Louesme, Lenglay, Origny, Saint-Marc.

(suite et fin page 56)

et de réfugiés s'arrête. Il y a de la lune. Dans toutes les directions montent des fusées éclairantes qui nous signalent la présence des Allemands et pour augmenter la crainte, pour ne pas dire l'angoisse ou la panique des réfugiés, la route est balayée à quelques centaines de mètres devant nous par des rafales de mitrailleuses à balles traçantes. Les chars ont beaucoup de mal à se frayer un passage ; ils tirent eux-mêmes quelques rafales et les colonnes à moitié rassurées se remettent en route. Nous arrivons à Arcis-sur-Aube lorsque la nuit commence à blanchir et nous nous regroupons sur une place, après un pont. Plusieurs quartiers de la ville brûlent. » (Delalande)

Depuis 60 km, les chars assurent l'arrière-garde du 208e RI lorsqu'Arcis-sur-Aube est atteint, vers minuit. « *Les Allemands y sont déjà arrivés et interdisent tout passage à une foule inouïe et paniquée de soldats et de civils arrêtés par des tirs d'armes automatiques. Nos chars regroupés, certains en remorquant un autre, démarrent, font feu de toutes leurs armes automatiques, qui dans la tourelle, qui sur le char, mitrailleuse à la hanche.* [33] *Les Allemands, médusés, se tiennent cois et, de nuit, la foule franchit l'Aube dans une pagaille inouïe, et pour cause.* » (Gasc)

À 500 mètres d'Arcis, Gasc arrête les chars et fait les comptes. Il s'aperçoit qu'il manque Delalande et son *Lot*, ainsi qu'une VTT et trois TLR. [34] Intrigué, il revient en arrière : « *Le sergent-chef Dumay, mon garde du corps, me suit et nous trouvons au nord du croisement de la N77 et de l'IC10 le char (en panne) puis des troupes arrêtées et parmi ces troupes les TLR et la VTT, lesquels ne peuvent se frayer un passage. Cause de l'arrêt : nouveaux tirs ennemis. Sitôt le char dépanné, l'opération précédente est recommencée, le sergent-chef Dumay avec son FM imite le lieutenant Delalande en ouvrant le feu sur l'ennemi. À tous les deux, nous entraînons la tête des troupes arrêtées et on retraverse la ligne allemande. Une grande dégringolade sur un arbre, pas de victimes.* » (Gasc)

15 JUIN, ADIEU AUX ARMES

« *À 3 heures, tous les chars sont maintenant de l'autre côté de l'Aube ainsi que les TLR. Mais deux chars sont traînés en remorque* [dont le *Pommard* par le *Frontignan*] *et un troisième n'a plus une goutte d'huile.* » (Gasc). Delalande poursuit : « *Il est peut-être 5 heures lorsque la ville commence à être bombardée. Si mes souvenirs sont exacts, nous avons estimé alors qu'il y avait sans doute des chars ennemis sur la rive droite de l'Aube. Toujours est-il que nous recevons l'ordre de rejoindre Nozay où nous nous organisons aussitôt en position défensive.* [35] »

Gasc fait un constat amer de sa situation. « *Au lever du jour, le 15, tout ce qui a pu passer est passé et ce qui reste de mon groupement va péniblement retrouver le 208e RI à Nozay. La situation* *mécanique des chars ne s'est pas améliorée.* [...] *Les équipages sont écœurés d'avoir des chars dans un si piètre état.* » (Gasc)

Le *Frontignan* au pont de Viâpres

Delalande poursuit : « *Les chars sont postés aux issues avec de larges champs de tir. Nous appuyons un bataillon du 208. Il y a même une batterie de 75 en position. J'avoue qu'à ce moment encore, bien que la situation soit évidemment perdue, j'ai l'espoir d'utiliser mes armes avec profit. Nous n'y aurions rien gagné, mais l'Allemand y aurait certainement perdu.* »

L'ennemi, justement, est déjà sur la rive nord de l'Aube et le *Frontignan* reçoit la mission d'en défendre le passage. Son chef de char le sous-lieutenant Hachet témoigne : « *À l'aube, on m'envoie appuyer un poste qui garde le pont de Viâpres-le-Petit. Le poste, des cavaliers, motos…, décroche et vient occuper un village (Pouan-les-Vallées) à 1500 m au sud de la rivière. À midi, ordre de réoccuper le pont. On part, le char et une soixantaine d'hommes du 91^e RI* [36] *avec un commandant. Armes antichars et mitrailleuses nous accueillent à bout portant. Pilote blessé* [le sergent-chef Boyer] *au visage. Obus dans la boîte de vitesses, entrée au-dessus du 75. Feu. Extincteur. Long feu au 47. Mitrailleuse.* [Le char] *est évacué sous une grêle de balles. On revient à Pouan, un capitaine d'infanterie est tué, quelques blessés. Félicitations du colonel commandant le 91^e RI.* » (Hachet)

Le *Villers-Marmery* entre en gare

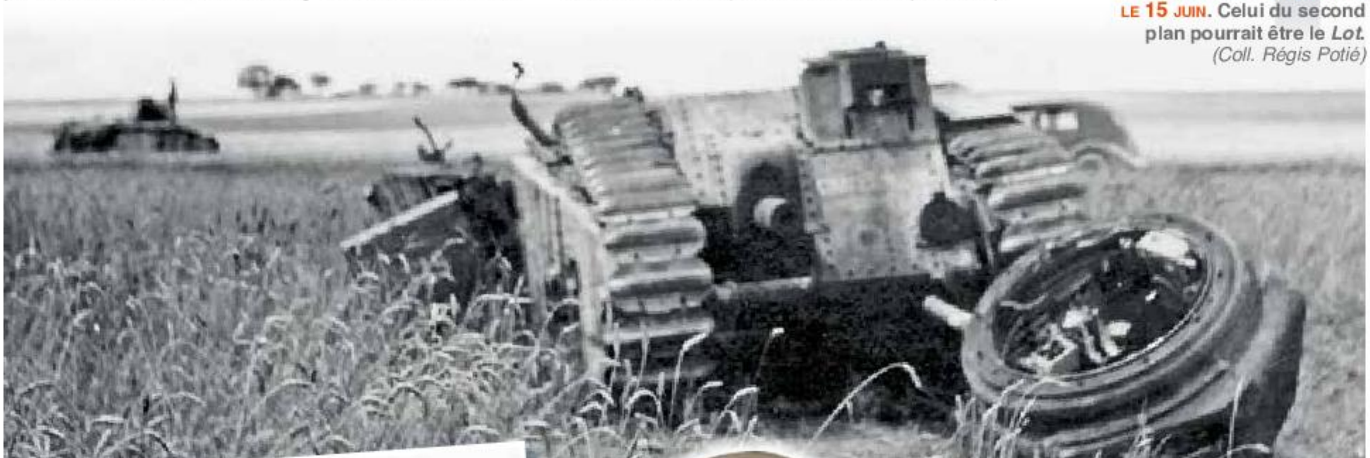
Pendant ce temps, à midi, Gasc renvoie l'adjudant-chef Maréchal, avec le *Villers-Marmery*, vers la gare d'Arcis pour contrer une nouvelle menace. Loizillon relate : « *À la gare d'Arcis, nous trouvons un jeune aspirant d'infanterie qui nous explique la manœuvre. Les Allemands progressent dans un train de voyageurs* [en stationnement sur le pont du chemin de fer, pour tenter de franchir celui-ci] *et sont arrivés dans la locomotive où ils ont placé leur observatoire ; un Minenwerfer* [37] *est à 200 mètres en arrière. De notre côté, il y a un train de munitions qui a sauté et dont le dernier wagon est un wagon de marchandises en bois qui fait face à la locomotive. Un caporal d'infanterie est à l'intérieur et surveille les Allemands. Les deux trains sont à 50 mètres à peine de distance et sont séparés par un pont que le génie français a fait sauter.*

Il s'agit de déloger les Allemands et de faire sauter le Minen. Nous enfonçons la barricade en bois qui longe la voie ferrée en remblais et escaladons le talus. Arrivés en haut, nous virons sur place et nous nous mettons parallèlement au train et à côté du dernier wagon. Nous laissons la porte de tourelle ouverte et le caporal nous indique les objectifs.

L'adjudant-chef Maréchal commence par envoyer des obus perforants dans la locomotive et quelques coups de mitrailleuses à balles perforantes. Le résultat ne se fait pas attendre. Les Allemands bondissent de la locomotive, des wagons et giclent littéralement dans les bois qui bordent le ballast. Ils sont assaisonnés à la mitrailleuse. À mon tour, je m'occupe du Minen suivant les indications du caporal, un coup court, un coup long, un coup au but.

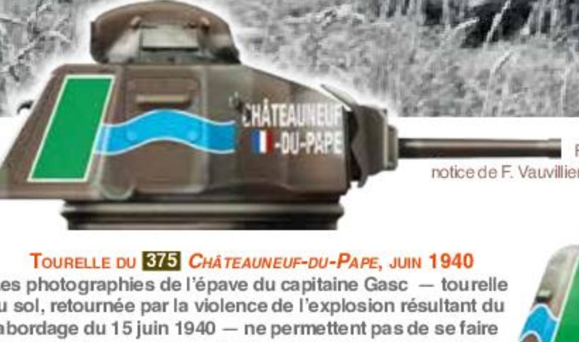
En gare d'Arcis, deux trains à l'arrêt sont le décor insolite d'un combat acharné

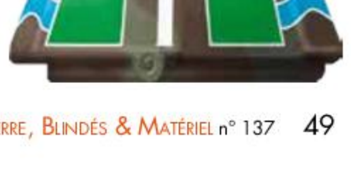
Les fantassins jubilent. C'est la première fois qu'ils voient un char ! Les Allemands qui ne s'attendaient pas à nous voir là, n'ont pas d'armes antichars. Heureusement, car nous serions une belle cible. Je tire encore quelques coups au jugé sur un autre objectif. Il s'en suit une énorme détonation, que nous pensons être des munitions sautant. Au moment de nous retirer, cela fume encore. Notre mission remplie, nous retournons à Nozay où les nouvelles sont d'une tristesse accablante ! Le capitaine décide de faire sauter les chars. Ils ont tous en effet des fuites, irréparables par les équipages et nous n'avons plus d'huile de ricin et peu d'essence. » (Loizillon)



Le 375 *Châteauneuf-du-Pape* est l'UN DES QUATRE CHARS SABORDÉS À NOZAY LE 15 JUIN. Celui du second plan pourrait être le *Lot*. *(Coll. Régis Potié)*

(Coll. Stéphane Bonnaud)





Profils d'Éric Schwartz sur notice de F. Vauvillier © ES-FV 2021 - Éch. 1/35

TOURELLE DU 375 *CHÂTEAUNEUF-DU-PAPE*, JUIN 1940
Les photographies de l'épave du capitaine Gasc — tourelle au sol, retournée par la violence de l'explosion résultant du sabordage du 15 juin 1940 — ne permettent pas de se faire une idée de ses marques tactiques. Nous avons procédé par déduction logique (➠ *détail dans GBM 129 page 55*)**. Sur l'avant est visible la cocarde de la 2^e compagnie.**

NOTES

[33] Dans un autre rapport, Gasc indique donner l'ordre à ses chefs de chars de sortir une mitrailleuse par appareil, ainsi que des chargeurs et, de leur char, ouvrir un feu d'enfer sur les routes. Loizillon est encore plus précis : « *L'adjudant-chef Maréchal, chef de char du* Villers-Marmery, *démonte la mitrailleuse de tourelle et tire au jugé sur les lueurs des coups de feu. Les Allemands sont dans les arbres avec des mitraillettes. Les fantassins se groupent autour des chars par grappe et passent ainsi. De l'autre côté du pont, il y a un groupe d'infanterie (français) et un canon de 25 pour le défendre.* »

[34] Dont, sans doute, les deux « Kégresse » (➠ *note 28*).

[35] À la demande du colonel du 208^e RI, selon le compte-rendu de Gasc.

[36] De la 3^e DIM (général Bertin-Boussus) à qui a été rattaché, le 13 juin, le 208^e RI, entre autres. L'aspirant Léonard et l'adjudant-chef Chauvelot suivent l'attaque avec l'infanterie.

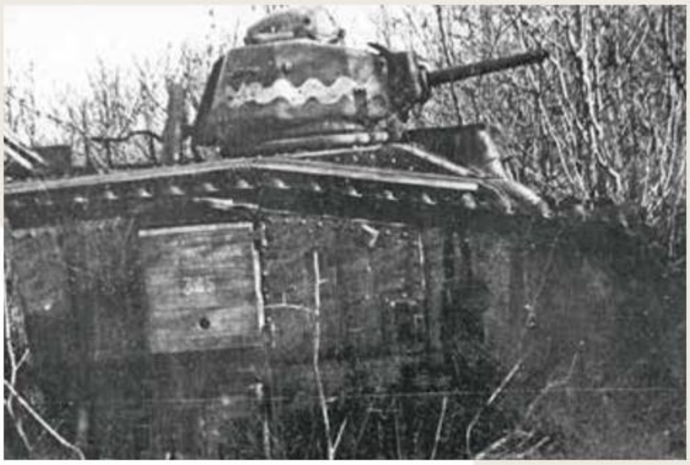
[37] Peut-être plutôt un canon d'infanterie (7,5cm le IG 18).

14 juin : le *Beaune* finit sa course solitaire dans les bois de la Vendu

Après la destruction de l'*Eure* à Possesse le **13 juin** à 8h30 (➠ *page 45)*, le **345** *Beaune* d'Adelmans poursuit son périple.

À **9 heures**, notre lieutenant reçoit l'ordre d'un chef de bataillon appartenant à l'état-major des chars de se rendre à Vanault-le-Chatel afin de voir si le village est occupé par l'ennemi. Le TRC Lorraine 37L qui l'accompagne et transporte l'équipage de l'*Eure* doit l'attendre à un carrefour à Saint-Jean-devant-Possesse, juste avant d'arriver à Vanault-le-Châtel.

À **10 heures**, il part, accompagné de la VL du chef de bataillon. Une demi-heure plus tard, il est pris à partie par une batterie située sur la crête au nord de Vanault et est reçu sur place par des tirs de mitrailleuses. Brève riposte du *Beaune*. Le chef de bataillon, informé de l'occupation de la localité par les Allemands, repart vers Bar-le-Duc et conseille à Adelmans de passer la Marne où une ligne de résistance serait organisée.



Le 345 ***Beaune*** **du LIEUTENANT ADELMANS, sabordé le 14 juin en lisière nord des bois de la Vendu, à quelques kilomètres au sud de Chaumont (Haute-Marne). Une illustration de face en couleurs en a été présentée dans GBM 136 page 45, avec tous les détails expliquant ses marques tactiques.** *(Coll. Régis Potié)*

À **11 heures**, notre lieutenant ne retrouve pas le TRC Lorraine qui a dû continuer sa route avec la provision d'essence. Il décide donc de se replier sur Saint-Dizier, de passer la Marne et de rejoindre la 3e DCR qui doit se regrouper au sud de Vitry-le-François. Au sud de Raucourt, le *Beaune* est ravitaillé par le train des équipages. Sa chaîne de pompe Henry s'étant rompue, l'équipage confectionne des chevilles en bois pour boucher la canalisation rompue mais, sous l'effet de la pression, ces chevilles sautent fréquemment. Arrivé à **18 heures** à Saint-Dizier, Adelmans relate : « *Me présente au commandant d'armes qui ne peut me donner aucun renseignement sur le 41e ou sur la 3e DCR. À* ***18h30****, plein du char. La ville est calme. Beaucoup de gens sans souci aux terrasses des cafés. À* ***19h15****, des rafales de mitrailleuses à l'entrée de la ville sur la route de Vitry-le-François. À* ***19h30****, combat avec un détachement avancé allemand comprenant motocyclistes, automitrailleuses et artillerie tractée (deux enrayages du 75 du fait du calibrage. Les deux fois les hommes de l'équipage sortent courageusement sous le bombardement pour repousser l'obus avec le refouloir spécial). Les éléments ennemis sont arrêtés. À* ***20h45****, je rends compte au commandant Marcassié du 71e GRDI occupant Saint-Dizier, de mon manque de munitions. Je décide, croyant toujours à la résistance sur la Marne, de me replier vers Chaumont où je trouverai essence, munitions et où mon char pourra être réparé. Les routes sont encombrées de réfugiés.* » (Adelmans).

Le **14 juin**, le *Beaune*, qui a été ravitaillé en essence à Joinville à **1 heure** du matin, arrive à **5 heures** à Chaumont. Là, sur instruction de l'état-major de la subdivision qui lui signe un bon de travaux en bonne et due forme, Delalande se rend au parc d'artillerie pour faire effectuer les réparations sur son char. À **17 heures**, le parc se replie mais on lui demande d'attendre les ingrédients et l'équipe de réparation qui doit venir le lendemain de Besançon. Les Allemands sont annoncés. À **18 heures**, l'équipage fait le plein du char en huile ordinaire usagée trouvée sur place.

À **18h30**, Adelmans prend liaison avec le capitaine chargé de la défense sud de la ville : « *je décide de placer mon char en enfilade de la route de Langres, 2,5 km de Chamarandes, de tirer les quelques obus me restant et de me replier avec mon équipage par les bois de la Vendu après avoir fait sauter le char (manque d'essence). Je remets ma mitrailleuse de capot avec cinq chargeurs à un groupe de combat très peu armé et manquant de munitions.*

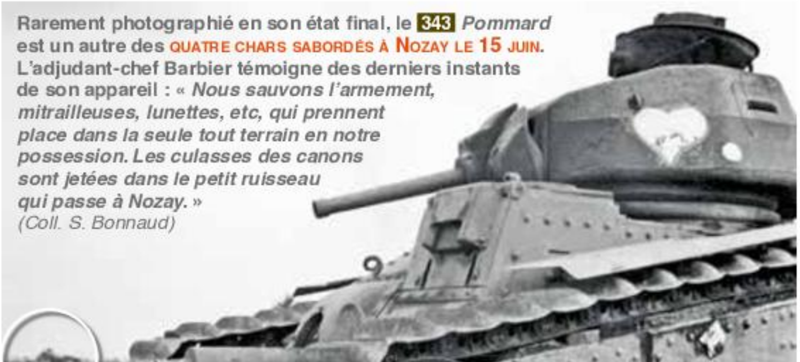
À ***19h30****, départ, la deuxième chaîne de pompe Henry saute ; la direction est alors assurée par les freins.* ***20 heures****, le moteur chauffant, le char prend feu, l'incendie est éteint avec l'extincteur mais les flammes ayant probablement détérioré les carburateurs (tuyauteries), il nous est impossible de remettre en route. Le char se trouve alors aux lisières nords des bois de la Vendu.* ***20h30****. Je décide de brûler le char après destruction des appareils de vision, de pointage et des armes. Je prends la décision de rejoindre le dépôt de Bourges où je trouverai des renseignements et un nouveau matériel.* ***21h30****, repli à travers bois.* » (Adelmans)

Après un long périple, Adelmans parvient à Murat (Cantal) où s'est établi le PEB 2 qui le prend en subsistance avec son équipage jusqu'au dimanche 30 juin. Il se présentera ce jour-là au commandant Préclaire du 49e BCC et se verra affecté à la 1re compagnie de ce bataillon privé de tout char. ■

Barbier, du **343** *Pommard*, évoque également ce manque criant d'huile et la décision prise par le capitaine Gasc, conduisant à saborder son char : « *Le capitaine arrive je ne sais par quel moyen, à me fournir une trentaine de litres d'huile fluide quelconque. Je l'avertis que je n'irai pas loin avec ça. C'est tout ce qui reste. Enfin dans l'après-midi, les renseignements ne doivent pas être fameux. Le capitaine me fait remettre l'huile qu'il m'a remis le matin au char de l'adjudant-chef Maréchal qui lui aussi a une légère fuite d'huile.* » (Barbier)

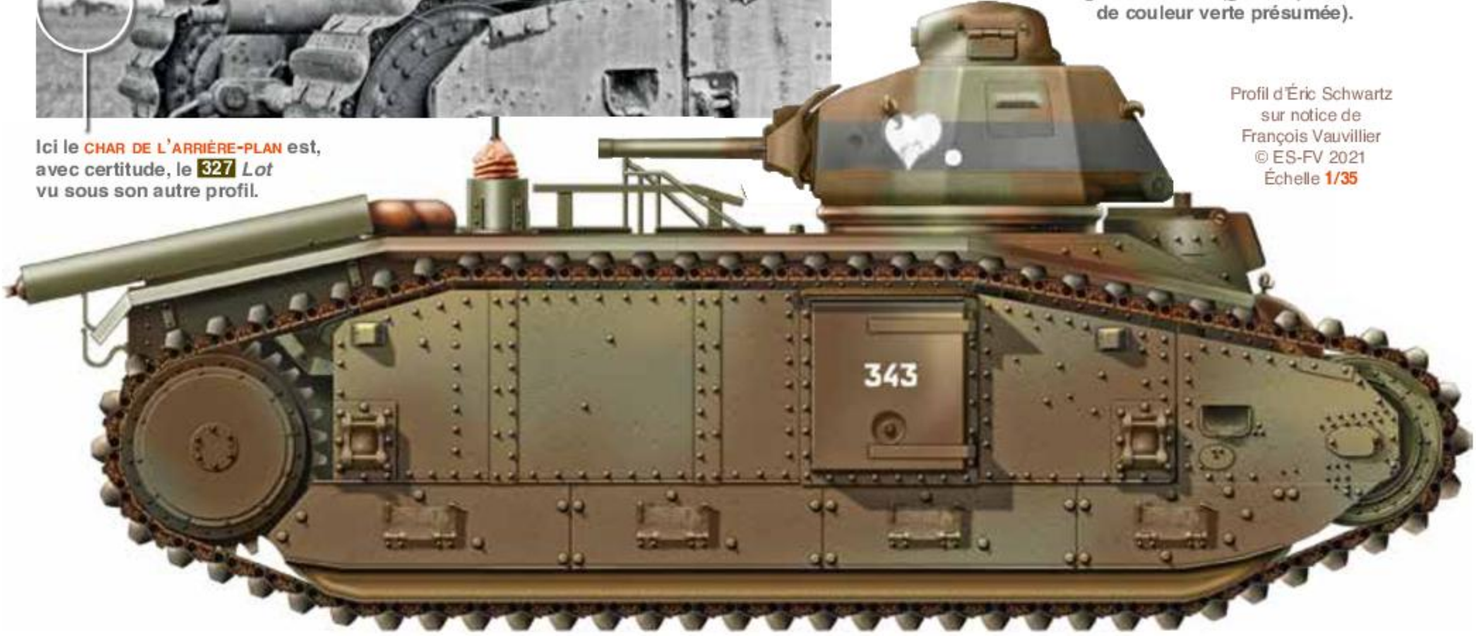
Quatre chars sabordés

Dans la soirée, la situation du matériel est la suivante : peu d'essence, plus d'huile, ni ricin, ni CM, plus de câbles ou de chaînes. Un char a été détruit au combat (*Frontignan*, ➠ *pages 48-49*), deux autres sont incapables de se mouvoir (*Lot* et *Corbières*). « *Châteauneuf consomme 15 litres d'huile à l'heure.* Pommard *10 litres.* Villers-Marmery [dont l'avant est défoncé, peut seul] *marcher tant qu'il aura de l'huile dans son réservoir. Plus de VTT, la dernière a disparu avec son*



Rarement photographié en son état final, le **343** *Pommard* est un autre des quatre chars sabordés à Nozay le 15 juin. L'adjudant-chef Barbier témoigne des derniers instants de son appareil : « *Nous sauvons l'armement, mitrailleuses, lunettes, etc, qui prennent place dans la seule tout terrain en notre possession. Les culasses des canons sont jetées dans le petit ruisseau qui passe à Nozay.* » *(Coll. S. Bonnaud)*

Ici le char de l'arrière-plan est, avec certitude, le **327** *Lot* vu sous son autre profil.



Char B1 *bis* **343** *Pommard*, juin 1940

Dans son bataillon d'origine le 49ᵉ BCC, le *Pommard* appartenait à la 2ᵉ section (cœur) de la 2ᵉ compagnie (bande de tourelle présumée grise). En outre, le lieutenant Jacquelin, qui commandait cette section, avait fait reproduire le système en vigueur au 28ᵉ BCC (dont lui-même était issu), consistant en un gros point blanc indiquant le rang du char dans la section (➠ *détails dans GBM 88 page 57*). Tout cela devient caduque lorsque, le 8 juin 1940, le *Pommard* est versé à la compagnie d'échelon du 41ᵉ BCC réorganisé. Mais, comme le prouve les rares photographies de l'épave, il conserve toutes ses marques antérieures. Il ne recevra pas de cocardes et rien, à ce jour, ne permet de savoir s'il a arboré, à l'arrière de sa tourelle, une ébauche des marques tactiques en usage au 41ᵉ BCC (grands panneaux de couleur verte présumée).

Profil d'Éric Schwartz
sur notice de
François Vauvillier
© ES-FV 2021
Échelle **1/35**

conducteur dans Arcis-sur-Aube, en emportant tous les vivres qu'elle contenait.[38] *Le moral du personnel est bon. Tous ont confiance.* » (Gasc)

Delalande, du *Lot*, livre un triste portrait de la situation des appareils survivants : « *Leur état mécanique leur prohibe toute évolution sur le terrain. Vers 16 heures ou 17 heures, les fantassins ayant résolu d'abandonner la défense et de chercher au plus vite un refuge au-delà de la Seine, le capitaine Gasc estime que nous ne pouvons plus rien tenter à Nozay avec nos cinq malheureux chars et il donne ses ordres pour la retraite. Quatre sur cinq ne peuvent plus rouler par leurs propres moyens, le mien en particulier* [**327** *Lot*] *n'a pratiquement plus de direction (ni freins, ni Naeder). Le capitaine décide donc qu'on les fera sauter avant de partir, en ayant au préalable retiré les culasses des canons. Nous nous préparons tristement. Les hommes chargent sur les voitures tous terrains et les TLR le minimum indispensable, les mitrailleuses des chars et quelques chargeurs. Le cœur navré, nous mettons le feu aux quatre chars invalides*[39] *et nous partons.* » (Delalande)

Tuffet témoigne des derniers instants de son **369** *Corbières* : « *À 14 heures, nous recevons l'ordre de préparer nos chars pour les faire sauter. Nous enlevons l'armement, le poste de TSF, les instruments d'optique, tout ce qui est précieux, et nous menons le char au milieu d'un champ à 50 m de la route. Il nous faut abandonner toutes nos conserves, chocolat, sucre, nos couvertures. Nous prenons sur nous le strict minimum, car peut-être devrons nous partir à pied. Nous démolissons ce qui reste dans le char, vidons les réservoirs d'essence, amorçons quelques obus de 75 que nous dispersons dans la chambre des machines et dans la chambre du personnel, et je reste seul au char avec mes allumettes et un chiffon imbibé d'essence. À 17 heures, ordre de mettre le feu. J'allume le chiffon et le jette par la porte dans le char. Je comprends alors pourquoi Soulet a été brûlé, car il ne se méfiait pas.*[40] *Étant prévenu, j'ai eu juste le temps de me jeter de côté pour éviter la grande flamme jaillissant du char, non sans me brûler quelques cheveux. Je gagne la route, je m'équipe et je m'assure que le char flambe comme il faut.* » (Tuffet)

Loizillon fait part de son émotion à cet instant : « *Le Villers-Marmery reste seul en lice. C'est avec une triste rage que nous quittons ces lieux vers 18 heures* [probablement plus tôt] *en direction de Troyes, nous apercevons de loin les flammes et entendons les sourdes explosions de ces chars qui ont été si longtemps associés à nos espoirs quotidiens, à notre vie.* » (Loizillon)

« *Ordre de faire sauter nos chars. Nous leur enlevons tout ce qui est précieux* »

15 JUIN À MONTSUZAIN, LE DERNIER BAROUD

Dans la soirée du 15, sa mission auprès de lui étant terminée, le colonel Dargelos, commandant le 208ᵉ RI, autorise Gasc à rejoindre le 41ᵉ BCC. Avec un seul char, deux TLR, 30 à 35 hommes et quelques mitrailleuses avec chargeurs,[41] la maigre colonne se replie donc en direction de Troyes par la petite route IC 8 (chemin d'intérêt commun n° 8). Précis, Delalande écrit : « *Une moto solo avec l'adjudant Chauvelot éclaire la route puis viennent les TT, les TLR et l'unique char Maréchal* [**374** *Villers-*

Notes

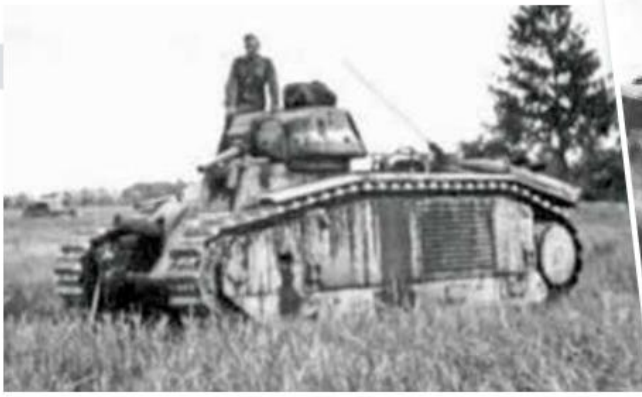
[38] Ainsi que la sacoche de Gasc avec, notamment, tous les ordres écrits reçus depuis le 12 juin. Soulignons en passant que le sigle VTT, non réglementaire, devrait être libellé VLTT (voiture de liaison tous terrains). Au 41ᵉ BCC, il s'agit de **Laffly S15R**.

[39] **327** *Lot*, **343** *Pommard*, **369** *Corbières* et **375** *Châteauneuf-du-Pape*.

[40] Tuffet est ici dans sa propre interprétation de l'incendie du *Bayard* (➠ *note 26, page 44*).

[41] Selon le rapport de Gasc. Pour Delalande, les VLTT sont encore présentes à ce moment-là.

BAROUD D'HONNEUR AU 41e BCC



Orné de la bande ondulée de la 1re compagnie du 41e BCC, le 327 *Lot* est lui aussi l'UN DES QUATRE CHARS SABORDÉS À NOZAY LE 15 JUIN. La route est visible « *à 50 m* » derrière le char.
(DR via Antoine Misner)

Marmery]. Pendant que nous roulons, un avion de reconnaissance allemand nous observe. Itinéraire, Nozay, Saint-Étienne, Saint-Rémy, nous arrivons à Voué vers 18 heures.[42] À l'issue sud-est du village, un groupe de fantassins avec quelques officiers et le commandant Porée du 208e.[43] Ils sont intrigués par ce qui se passe sur la route de Voué à Montsuzain. On aperçoit sur la route une colonne de véhicules et au travers des arbres des mouchoirs blancs qui s'agitent au bout de bâtons ou de fusils. Qu'est-ce que cela veut dire ? Sont-ce des Français qui se rendent ou bien des Allemands qui nous tendent un piège ? De toute manière, les Allemands sont devant nous et il faut aviser.* » (Delalande)

Gasc reprend : « *20 heures. La colonne arrive à la sortie de Voué en tête d'un bataillon d'infanterie qu'elle vient de doubler. J'apprends alors que les Allemands ont fait prisonnière une colonne d'artillerie entre Voué et Montsuzain quelque temps auparavant et l'on me montre même des soldats français prisonniers agitant leurs mouchoirs.*[44] *Les Allemands n'ont pas eu le temps de les amener encore et ont été dérangés par l'arrivée du char.* [Ils] *sont terrés, impossible de les voir. Je décide d'attaquer avec l'appui du bataillon d'infanterie.* » (Gasc)

Dans l'esprit de l'officier d'infanterie, les TRC sont des « *chars légers* »

À lire ce qui précède, c'est donc Gasc qui prend l'initiative, au contraire de ce qu'indique Delalande : « *Le commandant Porée prend instantanément l'initiative de la décision : " Nous avons trois chars dit-il, un gros et deux petits ". Il prend en effet les deux*[45] *TLR pour des chars légers. Et il décide que le "gros" ira en avant vers Montsuzain par le champ qui borde la route à droite, flanqué des deux "petits" ; les hommes suivront derrière, quelques mitrailleuses ou fusils mitrailleurs appuieront l'attaque et l'on tentera de forcer le passage.* » (Delalande)

Pour Gasc, la tactique à employer est la suivante : « *Le char marchera 100 mètres à droite de la route suivi à 100 mètres par les TLR en bataille. Sur chaque TLR, un homme muni d'une mitrailleuse fera de la neutralisation. La compagnie de mitrailleuses*[46] *du bataillon doit tirer dans l'axe de la route mais il ne sera trouvé que deux mitrailleuses, et pas de commandant de CM.*[46] *Je dois ouvrir la marche avec mes hommes, le bataillon suivra.* » (Gasc)

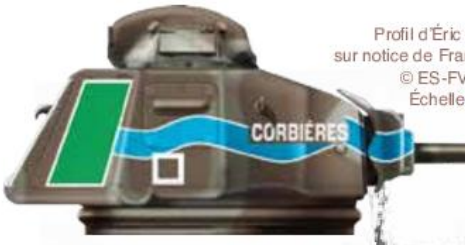
Le *Villers-Marmery* attaque

Loizillon, au volant du *Villers-Marmery*, est aux premières loges : « *Le capitaine vient nous trouver et nous dit qu'il y a devant nous quelques automitrailleuses ennemies, qu'il s'agit de dépasser. Comme tous les équipages, sauf le nôtre, sont entassés sur des chenillettes, nous devons faire le char d'accompagnement d'infanterie pour les amener de l'autre côté du bois qui nous fait face. Je pense à part moi que nous allons nous amuser un peu. Nous avons déjà vu des automitrailleuses à Louvergny et savons qu'elles ne valent pas cher, même le 47 explosif suffit. J'avance une cinquantaine de mètres et quitte la route pour prendre le terrain découvert sur notre droite. Deux de nos tracteurs de ravitaillement armés de mitrailleuses de chars se mettent, l'un à ma droite, l'autre à ma gauche, et nous progressons.* » (Loizillon)

Delalande *est à* bord de l'un d'eux : « *Sans tarder, on se met en campagne, Maréchal part en tête avec à sa droite un TLR monté par quelques hommes avec des mitrailleuses de char, et à sa gauche le second TLR monté par Laval*[47] *et moi-même pareillement armés. Un groupe important de nos hommes avec des mitrailleuses de chars et des armes de fortune suivent les chars dans les blés, d'autres qui ne sont pas armés restent au village avec la plupart des fantassins. Dès le départ de l'attaque, les Allemands répliquent de Montsuzain.* »

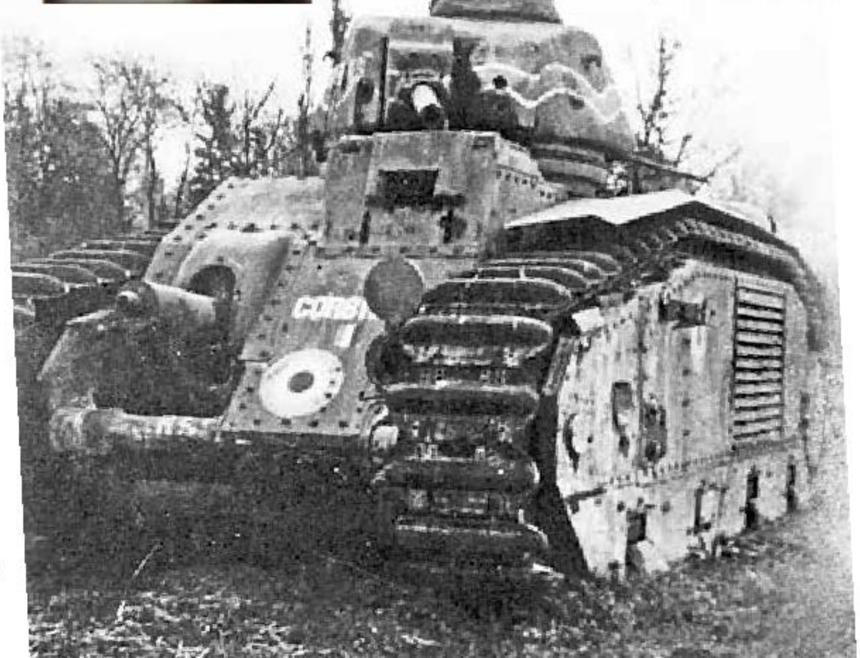
Gasc reprend : « *On part. Le char est au bout de 150 mètres pris à partie par deux canons antichars qui étaient auprès des prisonniers français que l'on m'avait signalés. Une grêle d'obus tombe sur le char. Antenne de TSF, ailes, pots d'échappement disparaissent.* »

Delalande, à gauche du *Villers-Marmery*, est témoin direct du combat à l'extérieur : « *Tirant à obus traceurs, ils prennent à partie le TLR de droite. Un*



TOURELLE DU 339 *CORBIÈRES*
Cas unique, la bande ondulée liserée se prolonge sur les masques du canon et de la mitrailleuse. Toute la partie arrière est seulement présumée.

Profil d'Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© ES-FV 2021
Échelle **1/35**



Voici enfin le 369 *Corbières* du sous-lieutenant Tuffet, sabordé à NOZAY LE 15 JUIN comme ses trois congénères. L'incendie décrit par Tuffet n'apparaît pas de façon flagrante.
(Coll. Laurent Deneu)

NOTES

42. Les horaires varient plus ou moins d'un rapport à l'autre.

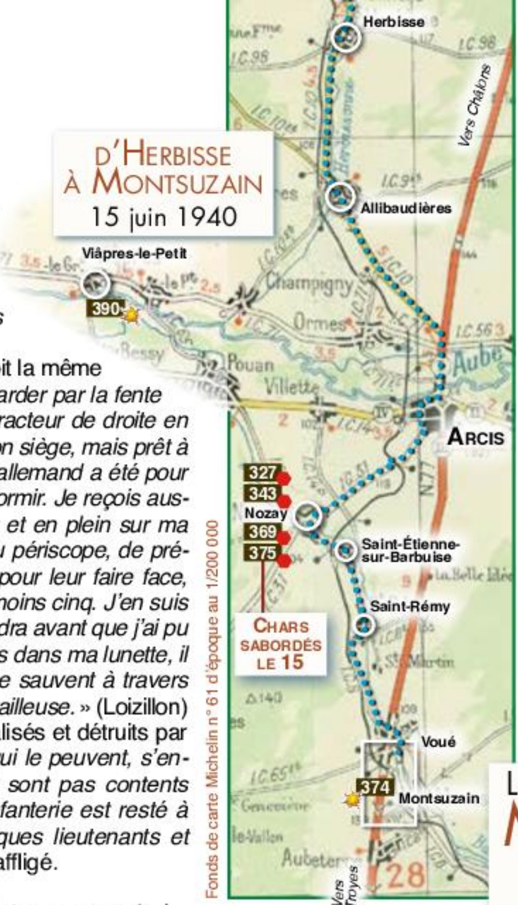
43. Dans *Le Carrousel des Panzer*, Tome 2, page 242, Jean-Yves Mary précise qu'il s'agit du III/208e RI.

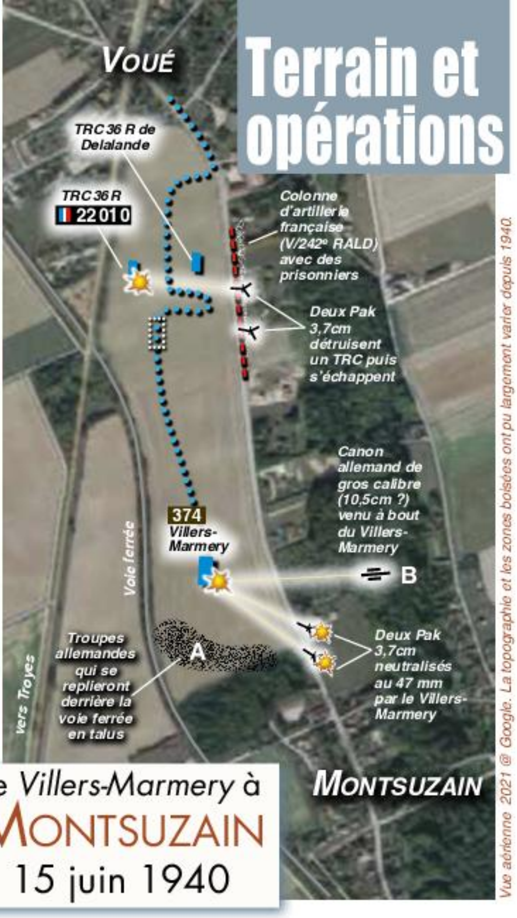
44. Dans un discours prononcé à Montsuzain le 15 juin 1974, Gasc indiquera que cette colonne aurait été détruite un peu plus tôt, vers 16 heures (sous réserve), avec des pertes importantes dont neuf tués. Ceci, qui recoupe les éléments relatifs au V/242e RALD donnés pages 8-9 de ce numéro, est confirmé en outre par le JMO de la 3e DIM : le V/242e, « *entouré par des blindés ennemis venant du nord-est, est presque entièrement capturé vers Saint-Étienne-sur-Barbuise* » (remerciement à Éric Denis).

des tous premiers coups l'atteint en plein et, comme il est chargé d'essence et de munitions, il se met aussitôt à flamber et à exploser. Plusieurs de nos hommes sont tués. » (Delalande)

À l'intérieur du char, Loizillon voit la même scène : « *L'idée me prend de regarder par la fente de vision de droite, j'aperçois le tracteur de droite en feu, son conducteur encore sur son siège, mais prêt à le quitter. Le premier obus de 37 allemand a été pour lui. Je n'ai pas le temps de m'endormir. Je reçois aussitôt un obus juste à ma hauteur et en plein sur ma gauche. Le temps de chercher au périscope, de prévenir mon chef de char, de virer pour leur faire face, j'ai eu le temps d'en recevoir au moins cinq. J'en suis à me demander si le blindage tiendra avant que j'ai pu riposter, mais lorsque je les prends dans ma lunette, il n'y plus personne, les servants se sauvent à travers champs, Maréchal les tire à la mitrailleuse.* » (Loizillon)

Les Pak de 3,7 cm sont neutralisés et détruits par le char. « *Les Allemands, ceux qui le peuvent, s'enfuient. Les Français délivrés ne sont pas contents et me le disent. Le bataillon d'infanterie est resté à Voué, et seuls m'ont suivi quelques lieutenants et sous-officiers.* », constate Gasc, affligé.

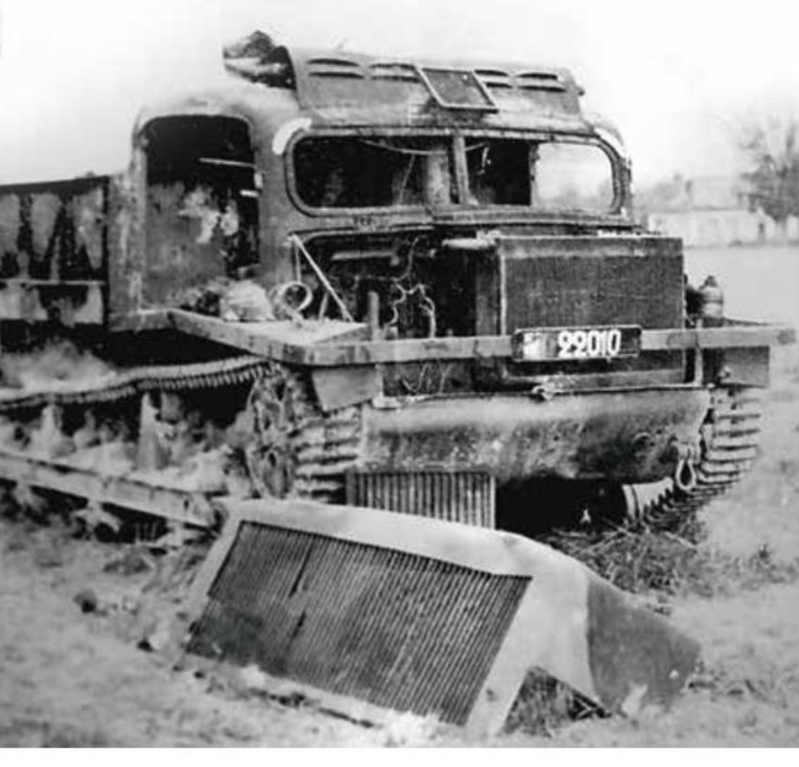

D'Herbisse à Montsuzain
15 juin 1940
Herbisse
Allibaudières
Vers Châlons
Champigny
Ormes
Viâpres-le-Petit
390
Pouan
Villette
Aube
Arcis
327
343
Nozay
369
375
Saint-Étienne-sur-Barbuise
Saint-Rémy
Chars sabordés le 15
Voué
374
Montsuzain
Aubeterre
Vers Troyes
Fonds de carte Michelin n° 61 d'époque au 1/200 000


Le *Villers-Marmery* à Montsuzain
15 juin 1940
Voué
TRC 36 R de Delalande
TRC 36 R 22010
Colonne d'artillerie française (V/242e RALD) avec des prisonniers
Deux Pak 3,7cm détruisent un TRC puis s'échappent
Canon allemand de gros calibre (10,5cm ?) venu à bout du Villers-Marmery
374 Villers-Marmery
Voie ferrée
B
Troupes allemandes qui se replieront derrière la voie ferrée en talus
A
Deux Pak 3,7cm neutralisés au 47 mm par le Villers-Marmery
vers Troyes
Montsuzain
Vue aérienne 2021 @ Google. La topographie et les zones boisées ont pu largement varier depuis 1940.

Des TRC vraiment pas faits pour çà !

Dans le même temps, à plat-ventre sur le second TRC 36 R avec sa MAC 31, Delalande prend conscience du péril : « *Laval et moi comprenons que les prochains coups sont pour nous. Aussi descendons-nous de notre perchoir trop vulnérable et, avec des camarades, progressons vers Montsuzain, d'abord par les blés, puis par les bords de la route sur laquelle ont été abandonnés toutes sortes de véhicules. Pas de véhicules seulement, d'ailleurs, mais aussi des mousquetons, des cartouchières et des cartouches avec lesquelles nous tiraillons sur les abords du village d'où partent les coups d'antichars qui ont frappé le TLR et qui s'acharnent maintenant sur le B. Celui-ci riposte longtemps. Nous prenons également à partie les Allemands qui progressent le long de la voie ferrée.* » (Delalande)

Dans le *Villers-Marmery*, Loizillon poursuit : « *Les canons qui viennent de nous tirer dessus étaient tout simplement en batterie sur la route, pas le moins du monde camouflés. Je suppose que les Allemands ont dû progresser à l'abri de nos vues derrière le convoi de voitures qui borde la route. Je m'éloigne en conséquence suffisamment sur la droite, pour me permettre d'apercevoir la partie de la route non encombrée. Comme prévu, je vois deux 37 allemands poussés à la main par ceux qui essayaient de faire comme le premier. Je m'apprête à les tirer en met-*



Employé de manière suicidaire comme « char léger » — en fait comme véhicule de combat d'infanterie —, le TRC Renault 36 R 22010 n'a pas résisté une seconde au tir ennemi. Le sergent-chef Dumay *(médaillon)*, **du 320** ***Drôme*****, et le sergent Corentin, du 316** ***Moselle*****, sont tués à son bord. Plusieurs autres sont blessés, tels le caporal-chef Fraikin, du 375** ***Châteauneuf-du-Pape*****.**
(Coll. Régis Potié et Jean-Robert Gorce)

Notes

45. Dans un rapport, Gasc indique que le troisième TLR a été incendié par l'ennemi à Voué.

46. Comprendre *compagnie d'accompagnement (CA)*.

47. L'aspirant Michel Laval, jusqu'alors chef de char du *Châteauneuf-du-Pape*, précise : « *Delalande et moi sommes à plat ventre sur l'une des deux,* [chenillettes] *chacun avec une 7,5.* »

tant le char en direction au moment où le capitaine Gasc, méprisant le danger, vint debout devant le char me demander pourquoi je ne tirais pas. » (Loizillon)

Gasc rattrape effectivement le char pour lui signaler des Allemands en **A** (➠ *carte page 53)* mais il s'aperçoit que le canon de 75 ne peut plus tirer. Un obus de 3,7cm est coincé entre le tube et l'affut. Loizillon reprend :

« *Hélas, malgré mes efforts et ceux de mon aide-pilote, il est impossible de faire bouger la hausse du 75, bloquée à 200 mètres à peine. Je le crie aussi fort que possible au capitaine. Mais d'un coup d'œil, il a compris. Je sus plus tard qu'un obus de 37 avait soudé la partie fixe et la partie mobile du canon. Mon chef de char, pendant ce temps, rend inutilisables les deux 37 allemands en les tirant au 47. J'essaye cependant de trouver une butte ou un obstacle, me permettant de faire monter la hausse, en y faisant grimper le char, mais tout autour, il n'y a que des tas de foin. Je fais monter ma chenille droite sur l'un d'eux, mais la hausse ne bouge pas. Évidemment, 30 tonnes sur un oreiller !*

Je tire un coup de canon dans l'espoir de débloquer ce quelque chose que je n'analyse pas, mais le tube ne revient pas en batterie et le coup trop court se perd. À partir de ce moment, comprenant qu'il n'y a plus rien à espérer, je prends mon périscope à deux mains et fais comme un officier de tir à bord de son bateau. Je cherche les objectifs, les indiquant à l'adjudant-chef Maréchal, avec la hausse et les points de chute. Dès que son tir est réglé, j'en cherche d'autres. Je vois sur la grande route de Troyes en arrière de nous et très à droite, les fantassins qui se rendent par paquets, à tel point que nous ne pouvons tirer. Nous aurions tué plus de Français que d'Allemands. Je vois aussi les Allemands sortir du bois qui nous fait face et nous tourner en profitant du talus de chemin de fer qui longe notre droite à 250 mètres environ. » (Loizillon)

La progression continue. Les Allemands de **A** sont mis à mal et se replient rapidement derrière la voie ferrée qui est sur un talus de 2 mètres de haut.

Gasc écrit : « *Tout mon personnel est là autour de moi, il y a déjà quelques blessés ou tués. Tous ou presque ont ramassé les mousquetons des artilleurs faits prisonniers et tirent. Le moral est bon. Avec mes jumelles, j'aperçois tout à coup un canon antichar en* ***B*** *qui se met en batterie sur le char. J'ouvre le feu sur ce canon avec mon mousqueton. Des hommes se couchent, se lèvent, pointent le canon sur moi et tirent. Je suis blessé à la cuisse par le premier obus et je tombe. D'autres obus passent près de moi, tuent un homme à mes côtés et blessent grièvement deux autres.*[48] *J'ai assez de forces pour me traîner dans le fossé de la route où je trouve encore d'autres blessés. Le char continue le feu, puis on n'entend plus ni son moteur, ni ses armes. Un mouvement de terrain empêche de le voir.* » (Gasc)

L'adjudant-chef meurt en tourelle

Malgré son 75 hors-service, le *Villers-Marmery* continue le combat jusqu'au bout. Loizillon se souvient : « *L'adjudant-chef Maréchal essaye bien d'empêcher ce mouvement tournant, mais la zone que nous battons à la mitrailleuse est trop grande pour avoir une réelle efficacité. Les munitions diminuent, il n'allait bientôt plus rester que des obus perforants, lorsqu'un obus de gros calibre vient percuter le tourelleau.*

Les organes de visée se pulvérisent et tombent sur Maréchal qui a le nez légèrement coupé. Il a tellement tiré qu'il crève de soif, comme nous du reste, en raison des gaz dégagés par le tir et la chaleur étouffante malgré la ventilation. Il me demande à boire et me dit dans le laryngophone : " En tous cas s'ils nous ont, nous aurons chèrement vendu notre peau." Les deux aides-pilotes n'ont pas le temps de le servir, étant occupés à sortir les derniers obus de 47 (quatre).

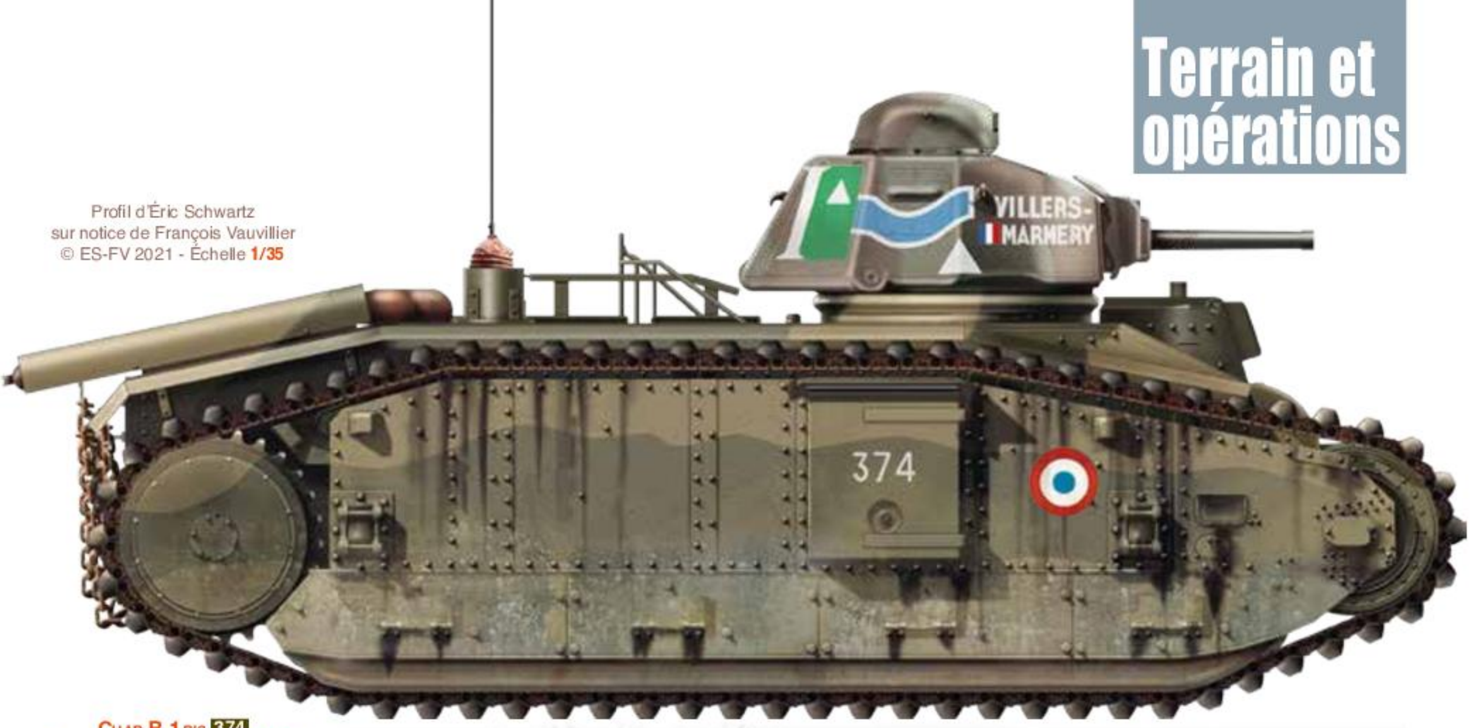
Maréchal s'affale sans un mot, un trou au-dessus de l'œil d'où le sang gicle à flots

Ayant aperçu la lueur du coup qui vient, crois-je, de nous toucher, je lui indique aussitôt l'objectif, mais il n'a pas le temps de se servir de ses armes. Un autre obus, vraisemblablement du même calibre, vient frapper la tourelle, malgré le déplacement du char que nous avons effectué entre-temps. Cette fois, tous les organes de visée sont pulvérisés et tombent sur les têtes du

---

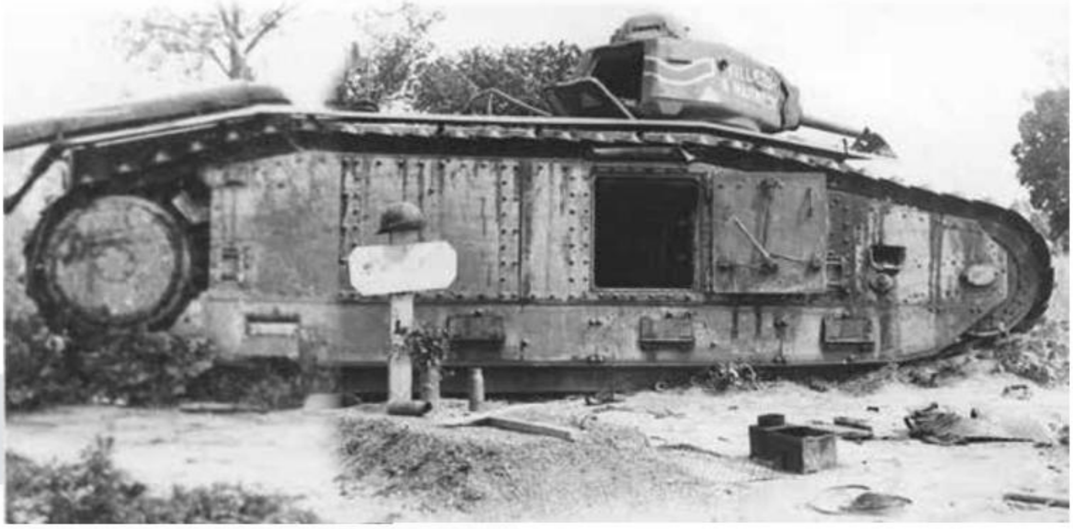
[48] Présent dans cette affaire, Delalande précise : « *Laval à côté de qui je me trouve, est blessé par un projectile traçant que j'ai parfaitement vu arriver. Le capitaine Gasc a plutôt été blessé, je crois, par une balle.* »

VILLERS-
MARMERY
VILLERS
MARME

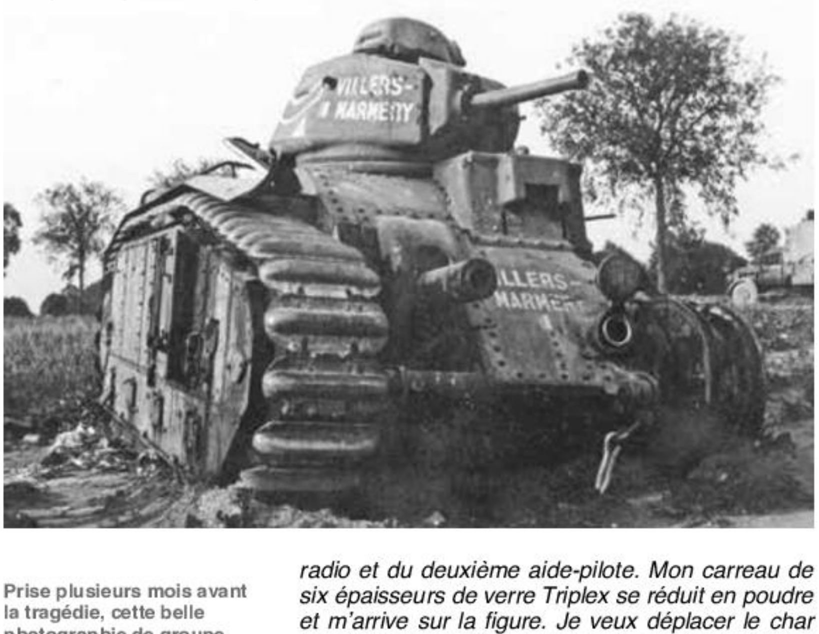


Profil d'Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle **1/35**

CHAR B 1*BIS* 374
***VILLERS-MARMERY*, JUIN 1940**
Le char de l'adjudant-chef Maréchal, porteur des marques tactiques complètes de la 3e section, 2e COMPAGNIE, s'est vu ajouter le 10 juin 1940 une cocarde latérale, masquée par la porte ouverte sur nos deux photographies de l'épave mais dont la présence est attestée par d'autres clichés, notamment celui présenté page 9 de ce numéro.



Dans les jours qui suivent le dernier baroud du 41e BCC à MONTSUZAIN, le corps de l'adjudant-chef Maréchal est enterré tout près de l'épave du 374 *Villers-Marmery*.
(Coll. Stéphane Bonnaud)



Prise plusieurs mois avant la tragédie, cette belle photographie de groupe *(page ci-contre)* **montre le 374 *Villers-Marmery* avant peinture de ses marques tactiques. L'équipage y est réuni avec quelques autres camarades. L'ADJUDANT-CHEF MARÉCHAL, en képi, et le SERGENT LOIZILLON, en béret, sont cerclés.**
(Coll. Régis Potié)

radio et du deuxième aide-pilote. Mon carreau de six épaisseurs de verre Triplex se réduit en poudre et m'arrive sur la figure. Je veux déplacer le char pour dérégler le tir ennemi, mais celui-ci ne bouge pas. Je fais monter la pression du Naeder [...]*, l'aiguille du manomètre répond aussitôt. Je regarde la chenille et la vois se dérouler devant le char. Je transmets aussitôt à Maréchal ce qui arrive. Il me répond : " Compris. Les armes sont foutues, le 47 et la mitrailleuse sont inutilisables", j'arrête le moteur qui n'a plus d'utilité et me retourne. Pour la première fois depuis le début du combat, je lâche le périscope. L'adjudant-chef Maréchal s'assoit sur le siège radio et dit : " Ouvrez la porte et sortez ".*

Pendant le temps que le deuxième aide-pilote exécute, il remonte dans la tourelle pour essayer à nouveau de tirer au 47, mais avant qu'il puisse faire quoi que ce soit, le troisième coup de leur gros calibre (à mon avis correspondant à notre 105 mm) arrive, percutant dans le blindage. Il s'affale sur le siège radio sans un mot, un trou au-dessus de l'œil d'où le sang gicle à flot. Atterrés, nous le regardons, Guiard, le premier aide-pilote et moi. Il est resté assis, accroché par son casque au casier à munitions de droite. Je dis à Guiard : " Décroche-le et sors, nous allons rejoindre le capitaine " » (Loizillon)

Aux mains des Allemands

Blessé, gisant dans le fossé de la route, Gasc sait que la partie est finie : « *Un tir de Minenwerfer est réglé sur nous, puis silence au cours duquel des Allemands en profitent pour nous encercler et s'approcher à portée de grenades. Les blés les cachent. Ils nous crient de nous rendre. Notre résistance est terminée, nous sommes faits prisonniers. Il est 20h30 environ.*

Six blessés (dont l'aspirant Michel Laval, l'adjudant Py, les chasseurs Fraikin, Le Bris, Mauffé), deux tués sont là près de moi. Les Allemands sont très corrects envers nous. L'officier allemand fait panser les blessés par ses infirmiers puis les dirige sur le poste de secours déjà installé à Montsuzain, d'où ils sont transportés en voiture auprès du médecin. Les Allemands se montrent pleins d'égards pour les prisonniers et, après les avoir désarmés, les *emmènent. Je ne sais ce qu'est advenu le* Villers-Marmery *et son équipage.* » (Gasc)

Tel n'est pas vraiment le souvenir qu'en garde Delalande qui écrit : « *Notre camarade* [aspirant d'infanterie parlant l'allemand] *revient des lignes allemandes avec un officier et quelques hommes vociférant. Nous devons jeter nos armes et nos ceinturons. Je remets Laval blessé aux Allemands. D'autres camarades transportent le capitaine Gasc et tous deux sont déposés sur une voiture automobile. Puis, sous la menace de coups de baïonnettes et les mains levées, nous sommes conduits à Montsuzain.* » (Delalande)

Le sort de l'équipage du *Villers-Marmery*, qui évacue le char, est relaté par Loizillon : « *Je sors le dernier, emmenant l'équipage avec moi en rampant vers le fossé de la route, avec l'intention de le remonter ensuite vers le groupe qui était en arrière. Je suis étonné, primo que l'on ne nous tire pas comme des lapins à notre sortie, et secundo de ne plus entendre de coups de feu. Que se passe-t-il ? Une voix se fait entendre avec un accent prononcé : " Français, rendez vous ! " et une voix répond : " Salaud, cochon, viens-y donc." Nous continuons à ramper avec espoir, lorsqu'arrivés à deux mètres du fossé, un aspirant d'infanterie qui fait le coup de feu derrière un tas de pierres met son mouchoir au bout de son fusil et dit : " j'estime que je me suis assez battu, je me rends. "*

« *J'estime que je me suis assez battu, je me rends* », dit l'aspirant d'infanterie

Insigne métallique du 41e BCC
➠ *légende détaillée dans GBM 127 page 63.*

Avant d'avoir pu bouger, les Allemands sont là, l'un avec une mitrailleuse, l'autre avec une grenade, le troisième avec un fusil, le quatrième avec un pistolet, etc. Ils nous voient de suite et notre proximité du char leur indique assez nettement qui nous sommes. Il y a bien deux heures que cela durait ! Ils nous crient en faisant mine de balancer la grenade :" Auf Stehen, die Arm auf " (" Levez-vous, levez les bras"), nous désarment, et après seulement nous crient : " Schweine, laufen !" (" Cochons, courir !") en faisant de grands moulinets avec leurs fusils. Au pas de course, nous longeons la route, tellement fatigués que nous ne pouvons même pas sauter par-dessus quelques arbres couchés. Avant d'être relevés à coups de crosse, nous repartons toujours courant devant nos poursuivants. » (Loizillon)

Dans ce témoignage, on constate plus encore ici une différence de traitement avec celle exprimée par le capitaine Gasc, attitude des Allemands probablement liée aux pertes causées par le *Villers-Marmery*.

Réfléchissant sur les conséquences de la mort de son chef de char, mort en brave, Loizillon conclut : « *Je suppose que l'obus de 47 mm qu'il essayait d'engager a dû éclater par suite de l'arrivée de l'obus allemand sur la tourelle. Pourtant, il n'était pas défiguré, seul un trou sous l'œil gauche de la dimension d'une balle d'où le sang giclait à flots ; ou il se peut aussi que ce soit une balle qui soit passée par le tube du canon, la culasse étant ouverte. En tous cas, il n'a pas souffert.*

Je tiens à rendre ici un pieux hommage à la mémoire de l'adjudant-chef Maréchal, chef de char admirable, plein de jeunesse et d'intelligence, de compréhension et de courage, qui fut toujours pour son équipage un chef aimé en même temps qu'un camarade respecté. Il lui revient l'insigne honneur d'avoir commandé le dernier char de la 2e compagnie et du bataillon qui a combattu l'ennemi. Caporal Buisson, caporal Postolle, chasseur Guiard, travailleurs infatigables, consciencieux et dévoués, qui toujours à la hauteur de votre tâche, avez mené avec moi le Villers-Marmery *jusqu'à son dernier combat, unissons-nous dans une même pensée pour saluer notre chef l'adjudant-chef Maréchal dont la mort au combat face à l'ennemi laissera toujours vivant dans nos cœurs son souvenir et la fierté d'avoir eu l'honneur de servir ensemble sous le fanion du 41e bataillon de chars.* » (Loizillon)

Par devoir envers la France

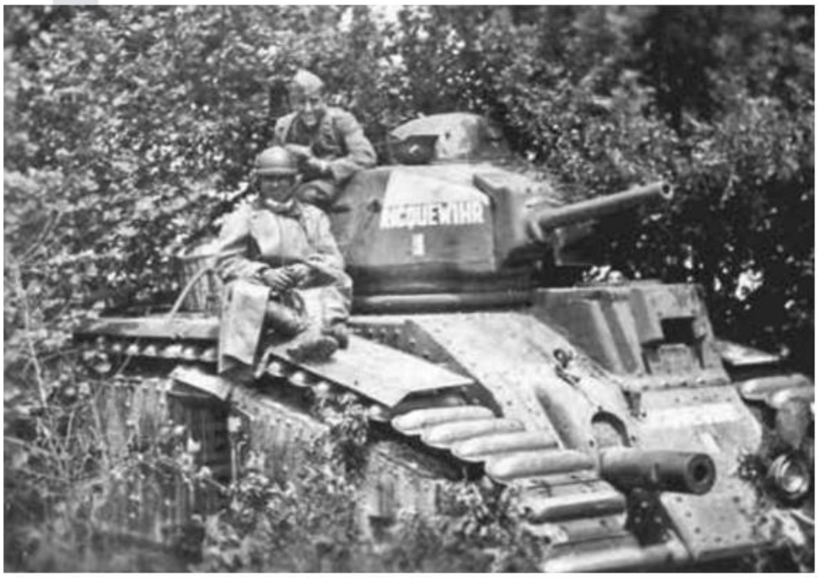
La liste des officiers et aspirants prisonniers à Montsuzain le 15 juin au soir est donnée par Delalande : capitaine Gasc (blessé évacué), lieutenants Carraz-Billiat, Dive et Delalande, sous-lieutenants Hachet et Tuffet, aspirants Laval (blessé évacué), Léonard et Sarton.

Du Val-de-Grâce, Laval écrira à Malaguti le 12 novembre 1940 : « *C'est en tirant* [au mousqueton] *que je reçois la charge d'un obus tombant tout près. Le capitaine Gasc, l'adjudant Py sont également brûlés. Touché en cinq endroits, gravement au coude droit et jambe droite, je suis fait prisonnier avec les autres et transporté à l'hôpital du camp de Mailly puis à Troyes, puis au Val-de-Grâce où je suis encore, presque guéri mais avec le coude droit raide à angle droit et ma jambe affaiblie. Le capitaine Gasc est retourné chez lui.*[49] [...] *Vos aspirants sont sous-lieutenants depuis le 23 juin.* »

Le fait d'armes de Montsuzain sonne le glas du groupement Gasc mais pas encore celui du 41e BCC dont le groupement Delepierre (compagnie d'échelon et PC) connaîtra encore 24 heures de péripéties.[50]

On laissera, en guise de conclusion, le mot de la fin au journal de marche reconstitué du bataillon. « *Le sacrifice total du 41e bataillon de chars est consommé, personne n'a jamais flanché, tous ont fait leur devoir jusqu'au bout, la confiance mutuelle des cadres et des hommes est restée totale jusqu'à la fin. Les tombes de ses héros, près des carcasses noircies de leurs chars, jalonnent les étapes de cette lutte sans espoir, soutenue jusqu'au bout pour l'honneur de l'arme, par devoir envers la France.* » ■

Le 356 ***Ricquewihr*** **ne rejoindra jamais le 41e BCC Il finit son parcours sabordé à Saint-Seine-l'Abbaye (Côte-d'Or) le 18 juin. Nous relaterons un jour son odyssée.** *(DR)*



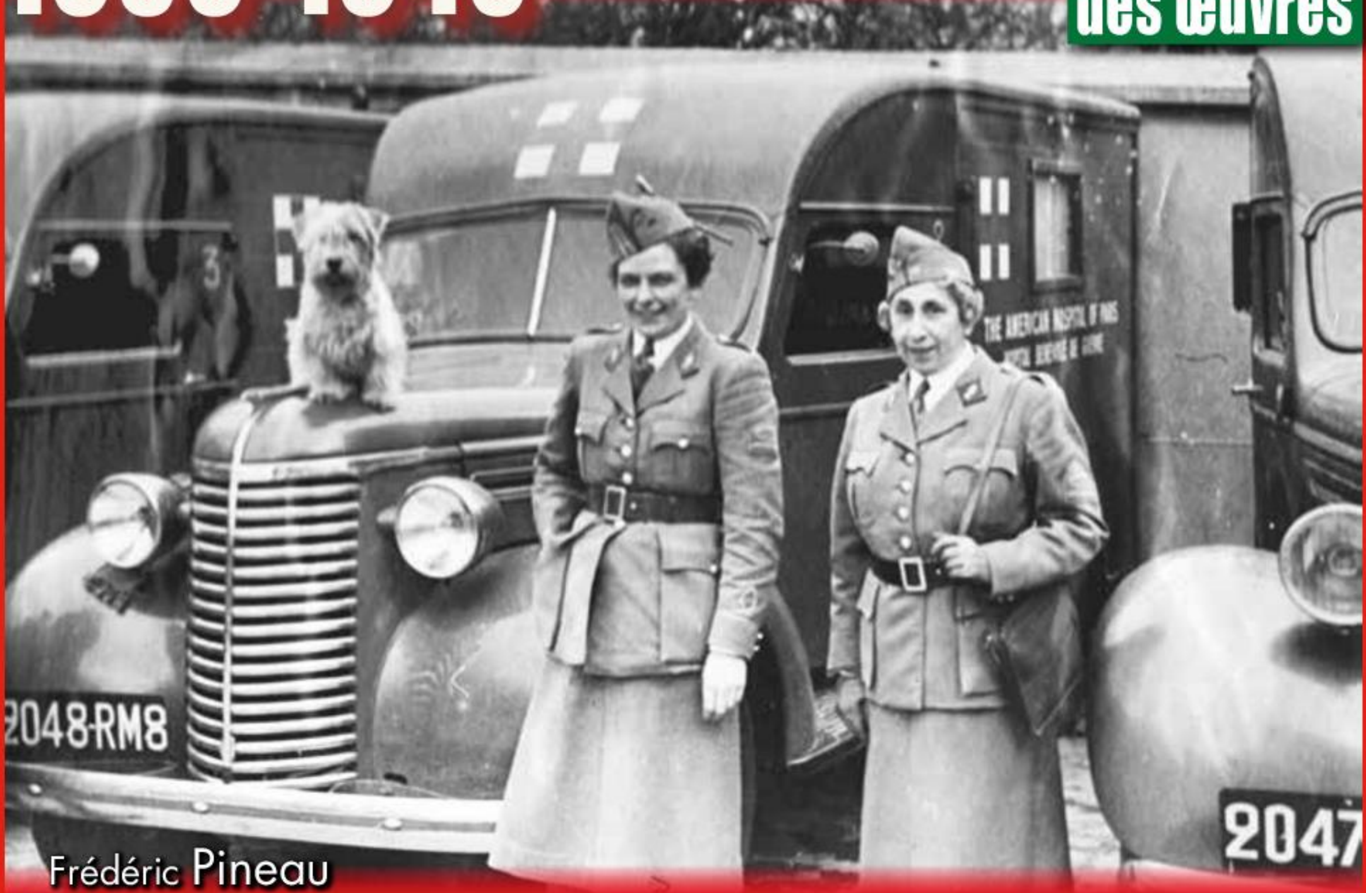
SOURCES
Archives du SHD
Archives du chef de btn Malaguti, fonds Avignon / Michel Bureau
Archives Stéphane Bonnaud et Régis Potié
Carnet du sous-lieutenant Tuffet, archives Laurent Deneu
BIBLIOGRAPHIE
Fallait-il sauver le char Bayard ?, René Boly. Association « Ardennes 1940, à ceux qui ont résisté ». Imp. Félix, Vouziers, 2003.

NOTES

[49] Soigné à l'hôpital de Magny, puis de Reims et enfin de Châlons-sur-Marne, Gasc considéré comme inapte au combat, sera libéré par l'autorité allemande.

[50] Dans la nuit, la colonne part rejoindre Saint-Germain-de-Modéon qu'elle atteint vers 7h30 le **16 juin** après être passée non loin de Montbard puis à Sémur. Mais l'ennemi est partout. Son groupement quasiment sans armes, Delepierre doit se résoudre à donner l'ordre de destruction du matériel, tandis que les fanions du bataillon et ceux des 1re et 3e compagnies sont enterrés au pied d'un mur en pierres sèches. Il est 21 heures, une Panzerspähwagen arrive, officiers et chasseurs sont prisonniers. Seuls quelques-uns parviendront à s'échapper.

1939-1940



Frédéric **Pineau**

Conductrices et voitures

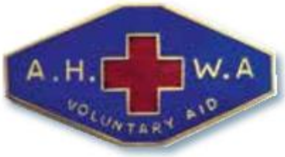
DE L'HOPITAL BÉNÉVOLE DE GUERRE AMÉRICAIN DE NEUILLY

Difficile de situer précisément ce corps de transport sanitaire créé en septembre 1939. Il est civil à l'évidence mais son personnel, féminin, porte l'unifome. Et il est mis au service des blessés militaires. Son nom même, dans un étrange sabir franglais, interpelle : *The American Hospital Bénévole de Guerre Ambulance Transport*, d'où résulte un sigle tout aussi improbable : *AHBGAT*. Il n'en demeure pas moins une petite formation attachante, qui puise ses racines dans la Grande Guerre et bénéficie, pour 1939-1940, d'une documentation abondante. La voici.

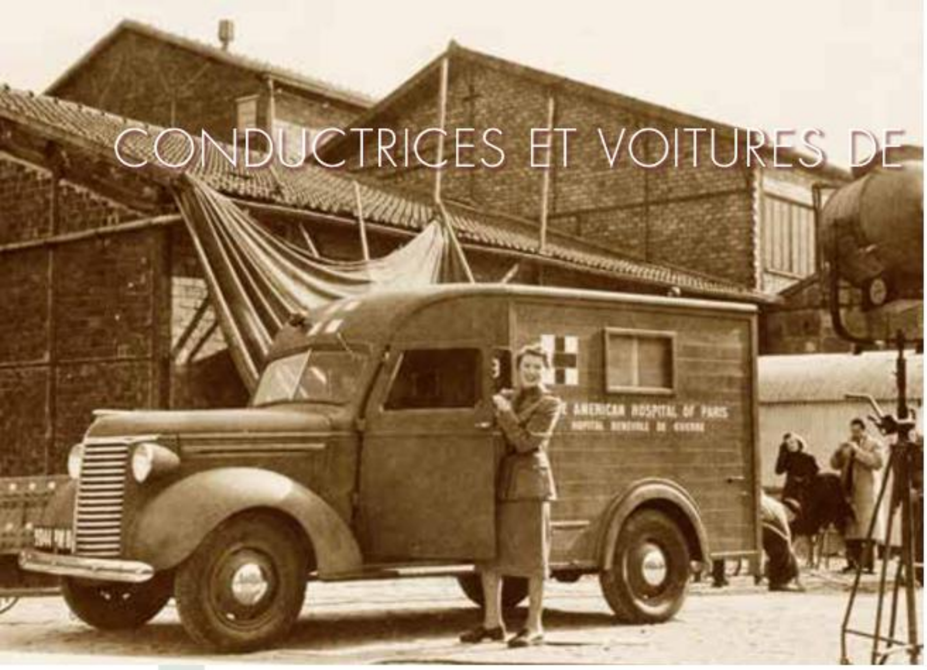
En titre. **Simone Thion de La Chaume** *(à gauche)*, **et madame Vengoechea** *(à droite)*, **qui la seconde au sein de l'ambulance, posent devant la voiture sanitaire CHEVROLET JC 2048 RM8 en compagnie du chien Victor.** *(Coll. Frédéric Pineau)*

L'idée d'un **hôpital américain établi à Paris** remonte au début du XX^e^ siècle. Elle émane de la communauté américaine vivant dans la capitale qui souhaite donner à ses ressortissants une assistance médicale et chirurgicale de qualité. En 1908, un premier *American Hospital* voit le jour à Neuilly, à l'angle de la rue Chauveau et du boulevard du Château. Il ouvre ses portes en 1909 et le succès est immédiat. En 1914, une école d'infirmières y est adjointe, dont la réputation ne fait que croître avec le temps.

Au cours de la Grande Guerre, l'institution accueille de nombreux blessés français et prend le titre d'*hôpital bénévole n° 2*. À la fin du conflit, le gouvernement reconnaît l'hôpital d'utilité publique. Puis, dans les années vingt et trente, il est reconstruit et modernisé. Malgré les difficultés de trouver les fonds nécessaires, le nouvel hôpital est inauguré le 25 octobre 1936, en présence du président de la République Albert Lebrun, de l'ambassadeur des États-Unis d'Amérique William C. Bullit, et de Léon Blum



INSIGNE DES CONDUCTRICES DE L'AHBGAT
Réalisé par le fabricant d'insignes Arthus Bertrand, rue de Rennes à Paris, il est émaillé bleu roi. Les initiales signifient *American Hospital* et *Women Auxiliary*. *(Coll. Dominique Desjardins)*



La conductrice Della Torre et la **Chevrolet JC** sanitaire **2044 RM 8** « 9 » lors du tournage d'un film de propagande en faveur des œuvres de guerre. *(Coll. Frédéric Pineau)*

A.H.
W.A
VOLUNTARY AID

alors président du Conseil. Avec la crise de Munich, un plan d'aide aux soldats blessés est conclu avec le gouvernement français. En cas de guerre, il est prévu d'évacuer les patients civils vers l'hôtel du golf d'Étretat mû en hôpital auxiliaire américain et d'accueillir à Neuilly les soldats français blessés.

À la déclaration de guerre, appliquant ce plan, l'American Hospital de Neuilly réorganise ses services et fait appel à de nombreux volontaires. Au début du mois de septembre 1939, l'hôpital est en mesure d'offrir 200 lits. Le 26 septembre, le premier soldat français blessé y est hospitalisé.

Tout comme lui, ils seront des milliers,[1] jusqu'en août 1940, à y être soignés. L'*American Society for French Medical and Civilian Aid* de New York, par ses envois mensuels d'argent, de médicaments et d'équipements médicaux, permet à l'hôpital de fonctionner normalement et surtout de ne manquer de rien.

NOTE

[1] L'*American Hospital* indique 24 000 mais ce chiffre englobe une diversité de cas et pas seulement des blessés. Il comprend assurément aussi les cas traités dans les annexes.

CONDUCTRICES ET VOITURES DE L'HOPITAL AMÉRICAIN

Le groupe de transport

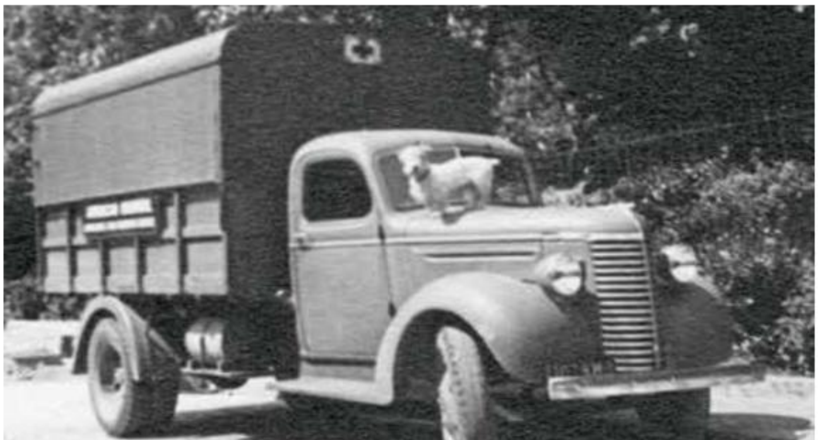
Le personnel permanent de l'hôpital est épaulé par 150 volontaires féminines dont 120 infirmières et une trentaine de conductrices pour les missions de transport ou de liaison extérieure. Fondée en septembre 1939, l'*American Hospital Bénévole de Guerre Ambulance Transport* (AHBGAT) dispose d'un parc automobile de 11 sanitaires **Chevrolet**, deux camions et plusieurs voitures de liaison données par de généreux amis de l'*American Hospital*. Il n'a pas été difficile de trouver les automobilistes françaises et américaines pour les conduire. À leur tête se trouve Simone Thion de La Chaume, célèbre golfeuse française de classe internationale, épouse du tennisman René Lacoste. Responsable du service des transports, elle a pour chef de service Éric Taff.

Une championne de golf à la tête de cette petite formation bénévole franco-américaine

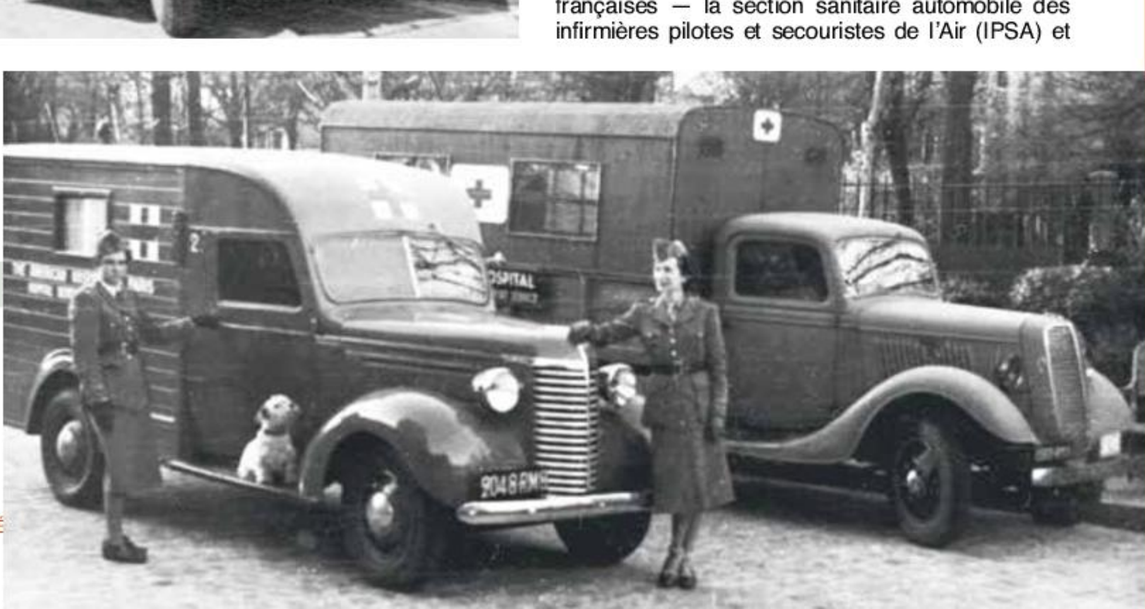
L'année de la déclaration de guerre, notre héroïne fait encore partie de l'équipe de France de golf. Mais elle interrompt momentanément sa carrière sportive pour se consacrer pleinement à la création de l'ambulance. Dans son entreprise, elle peut compter sur une vieille amie pour la seconder, Germaine Cochet, épouse du tennisman Henri Cochet, ainsi que sur un grand nom de la noblesse, la princesse de Caraman-Chimay.

Dès ses débuts, bien dotée et organisée, l'AHBGAT effectue un travail régulier pour le service de santé, consistant en de fréquents transports de militaires convalescents entre Paris, Neuilly et Étretat. Au mois de mars 1940, deux sanitaires sont envoyées dans la région de Limoges pour y distribuer aux populations déplacées des vêtements et des présents de toutes sortes offerts par le *Franco-American Committee For the Aid of Refugees from Alsace and Lorraine*. Le président du comité, le docteur Edmund L. Gros, chef de l'équipe médicale de l'*American Hospital* de Neuilly, s'y rend également avec six autres membres du Comité. De semblables missions ont lieu en Dordogne et en Charente, ou encore dans la zone des armées pour apporter des colis à la légion étrangère.

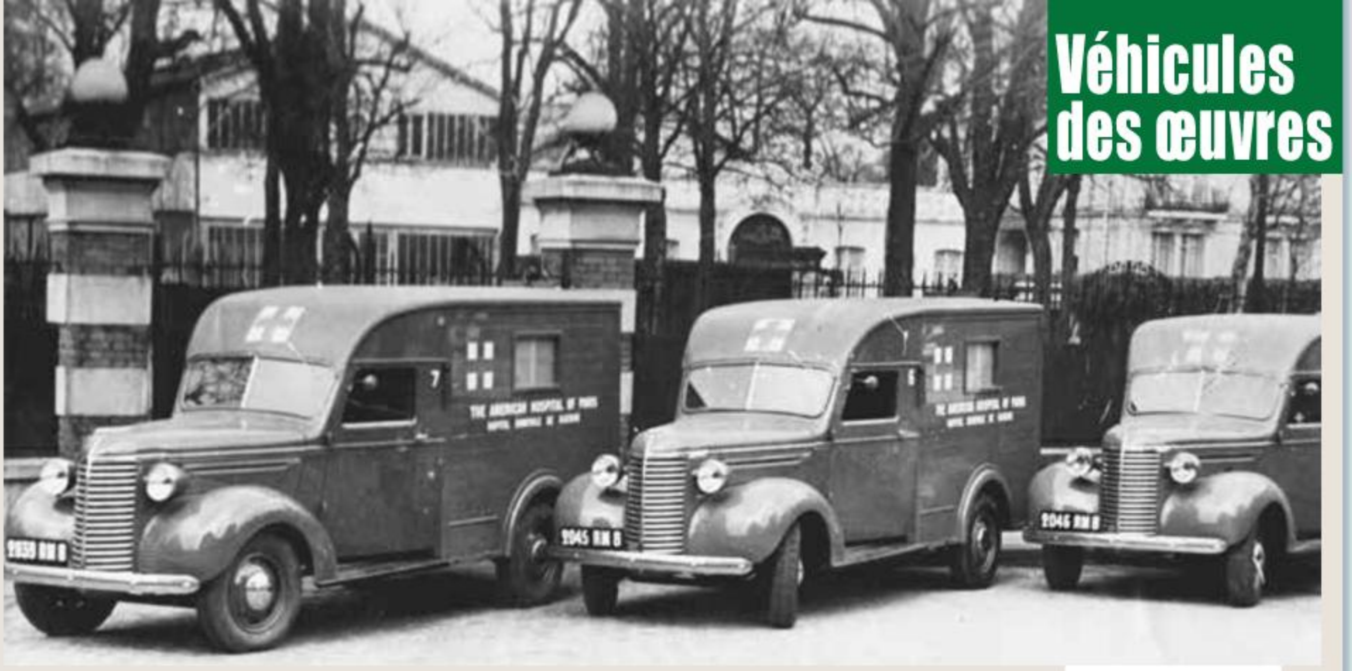
Le 10 mai 1940, l'activité de la formation est bouleversée par l'offensive allemande. À ce moment, un groupe de trois voitures sanitaires prend la direction de Bruxelles, à la demande de la Croix-Rouge belge, pour épauler d'autres sections automobiles féminines, une belge — le *Motor Corps* — et deux françaises — la section sanitaire automobile des infirmières pilotes et secouristes de l'Air (IPSA) et



Le **Chevrolet VB** bâché **1105 RM 8** a été baptisé *Victor*, du nom du chien de Simone Thion de La Chaume. *(Coll. F. Pineau)*



Garés côte à côte, voici la **Chevrolet JC** sanitaire **2048 RM 8** « 2 » et le camion bureau **Matford F 817 T** présumé **1583 RM 5** (peu lisible). Simone Thion de La Chaume *(à gauche)* et la princesse Thérèse de Caraman-Chimay *(à droite)* posent sur la photographie. *(Coll. Frédéric Pineau)*



En **plaques civiles**, les sanitaires «7», «6» et «5» de l'AHBGAT photographiées à Neuilly lors de leur présentation. *(Coll. Frédéric Pineau)*

Voitures sanitaires des Œuvres : quelques civiles, beaucoup de militaires

En 1939-1940, en complément des **sections sanitaires** mises sur pied par les différents centres de mobilisation du train, de nombreuses œuvres mettent bénévolement leurs moyens humains et matériels à la disposition du ministère de la Guerre.

Du point de vue organisationnel, ces petites formations automobiles sont, en majorité, affectées aux armées sous la désignation de **sections auxiliaires de transport sanitaire (SATS)**. Pour cela, elles doivent être constituées suivant les tableaux d'effectifs réglementaires, à 21 ou 22 voitures sanitaires et une ou deux VL. Leurs voitures, parfois des types du programme de guerre (**Renault AFB 2** et **Citroën 11UB** notamment), sont sauf exception munies de plaques d'immatriculation militaires.

Au contraire, celles des formations plus petites, comme l'AHBGAT, demeurent en plaques civiles et utilisent des véhicules très différents de ceux des armées. Les châssis **Chevrolet**, jamais commandés par le ministère de la Guerre et donc non contingentés, sont les plus couramment choisis par les œuvres, aussi bien pour doter les SATS que les formations plus petites, non militarisées. **FV**

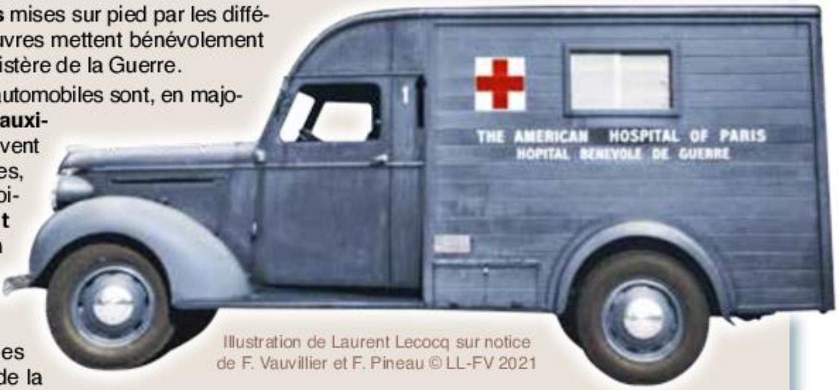
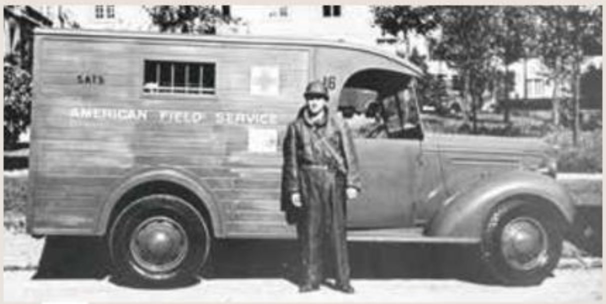
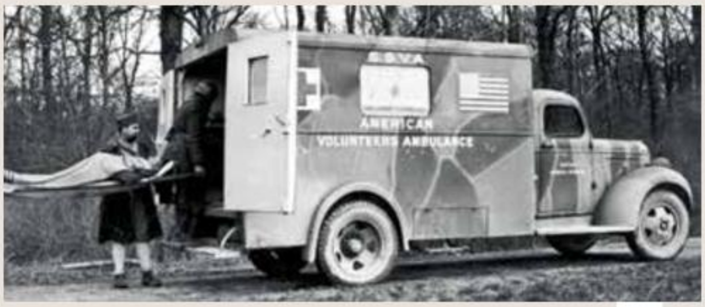

1
THE AMERICAN HOSPITAL OF PARIS
HOPITAL BENEVOLE DE GUERRE

Illustration de Laurent Lecocq sur notice de F. Vauvillier et F. Pineau © LL-FV 2021

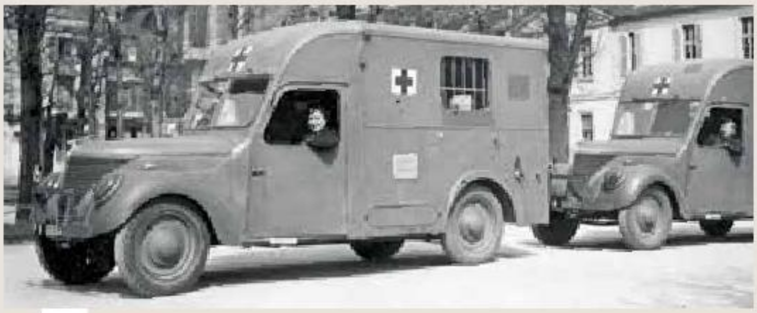
Chevrolet JC 2047 RM8, numéro «1» de l'AHBGAT
Tout laisse penser que ces voitures ont été carrossées par Carrier à Paris. Sans preuve, la livrée gris-bleu est proposée avec les réserves d'usage.



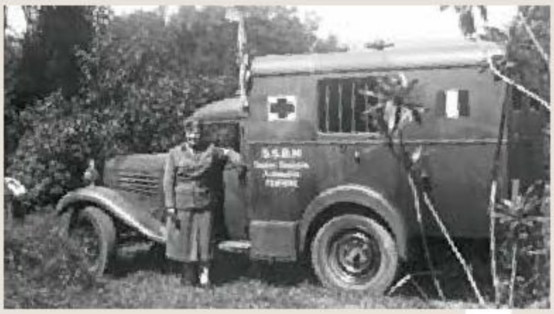
Immatriculées ...**P 50606** à **P 50621**..., les **Chevrolet JC** de l'American Field Service (AFS) ont été carrossées par **Carrier**. La similitude de leur caisse sanitaire en bois avec celle des voitures de l'AHBGAT est frappante. *(Coll. Laurent Deneu)*



Les plus spectaculaires voitures des œuvres sont celles des trois sections sanitaires de volontaires américains (SSVA). Il s'agit des superbes **Chevrolet VB** carrossées par **Pourtout** et immatriculées en trois tranches distinctes. Ici la **M 50485** de la section n° 1 *General Pershing*. *(NARA)*



Autre constructeur ayant fourni aux œuvres en 1939-1940 plusieurs dizaines de sanitaires non réglementaires, **Matford** les réalise sur son châssis **F 91 C**. Nous voyons ici celles de la section automobile de l'Union des femmes de France (SAUFF), immatriculées **P 50634** et **P 50632**. *(Coll. François Vauvillier)*



La Société de secours aux blessés militaires (SSBM) met sur pied plusieurs SATS dotées, les unes de Matford F 91 C, les autres de **Renault AFB 2** réglementaires telle la **P 5050..** ici photographiée à Pau en juin 1940. *(Coll. François Vauvillier)*

Cette fois, c'est la guerre, la vraie. La tenue reste impeccable mais les vareuses accusent un peu de fatigue et le chèche autour du cou de l'une de nos conductrices donne un côté « terrain » à cette belle photographie prise dans la cour d'une gare, en **MAI 1940**, lors de la **MISSION EN BELGIQUE**. *(Coll. F. Pineau)*

la section sanitaire automobile féminine (SSA) —, chargées d'évacuer précipitamment des enfants, des vieillards et des blessés belges, mais aussi quelques Français, vers la France. Six conductrices (deux américaines et quatre françaises), dont la chef de convoi Nussbaum, prennent part à cette mission qui dure trois jours. Le retour est rendu plus difficile par les colonnes de réfugiés et les convois militaires qui, dans les deux sens, encombrent les routes.

Puis, devant la percée allemande, les voitures sanitaires évacuent l'hôpital d'Étretat menacé. Les patients civils sont convoyés vers Châteauroux où le docteur Fuller a installé un petit hôpital de quarante lits. Six autres sanitaires sont affectées en gare du Nord à Paris pour porter assistance et transporter des réfugiés débarquant des trains.

Parc automobile de l'AHBGAT

SANITAIRES LÉGÈRES CHEVROLET JC

Immatriculation	*N°* *		
2039 RM 8	**7**	2044 RM 8	**9**
2040 RM 8	**8**	2045 RM 8	**6**
2041 RM 8	**4**	2046 RM 8	**5**
2042 RM 8	**11**	2047 RM 8	**1**
2043 RM 8	**10**	2048 RM 8	**2**
		2049 RM 8	**3**

CAMIONS

1583 RM5	Matford F 817T bureau
1105 RM8	Chevrolet VB bâché

VOITURES DE LIAISON

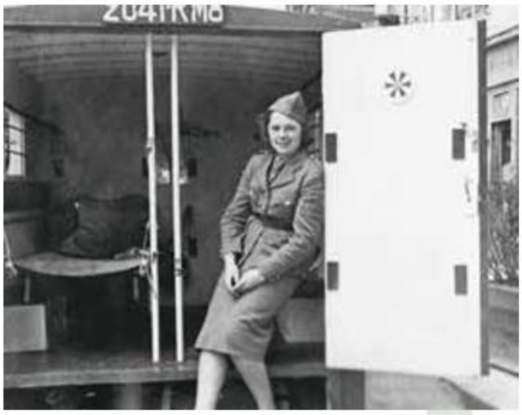
Peut-être une Simca 5 et une autre VL non identifiée.

** dans la formation, peint de chaque côté de la cabine.*

Les « *poupées à roues* » s'activent au profit du service de santé des armées

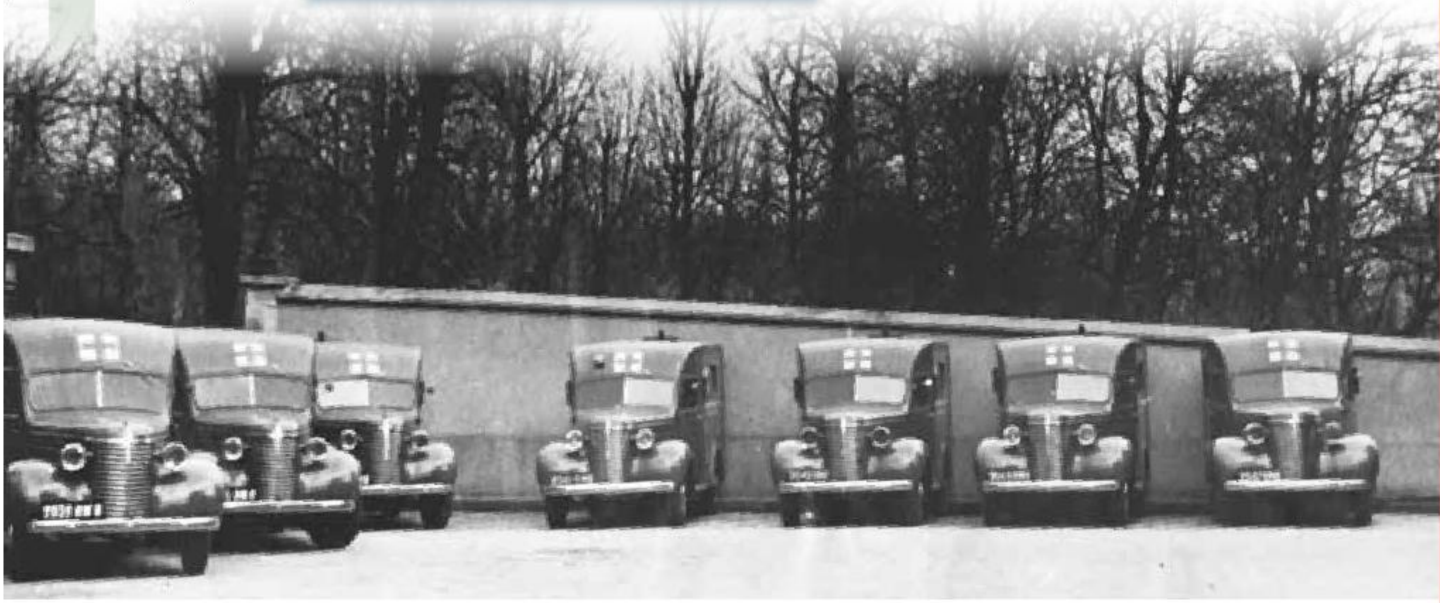
De la fin mai au début juin, l'AHBGAT assiste le service de santé pour des transports variés, la SSBM pour l'évacuation de son hôpital auxiliaire de Compiègne, etc. Le 13 juin, la veille de l'entrée des Allemands dans Paris, une partie des soldats soignés à Neuilly est évacuée vers Angoulême. Là s'arrête la courte carrière de cette petite formation au service de la Défense nationale. Il en restera les quelques belles images présentées ici. ■

(texte extrait du tome 2 de l'ouvrage *Françaises au service de la France* dont la parution est prévue pour début 2022)

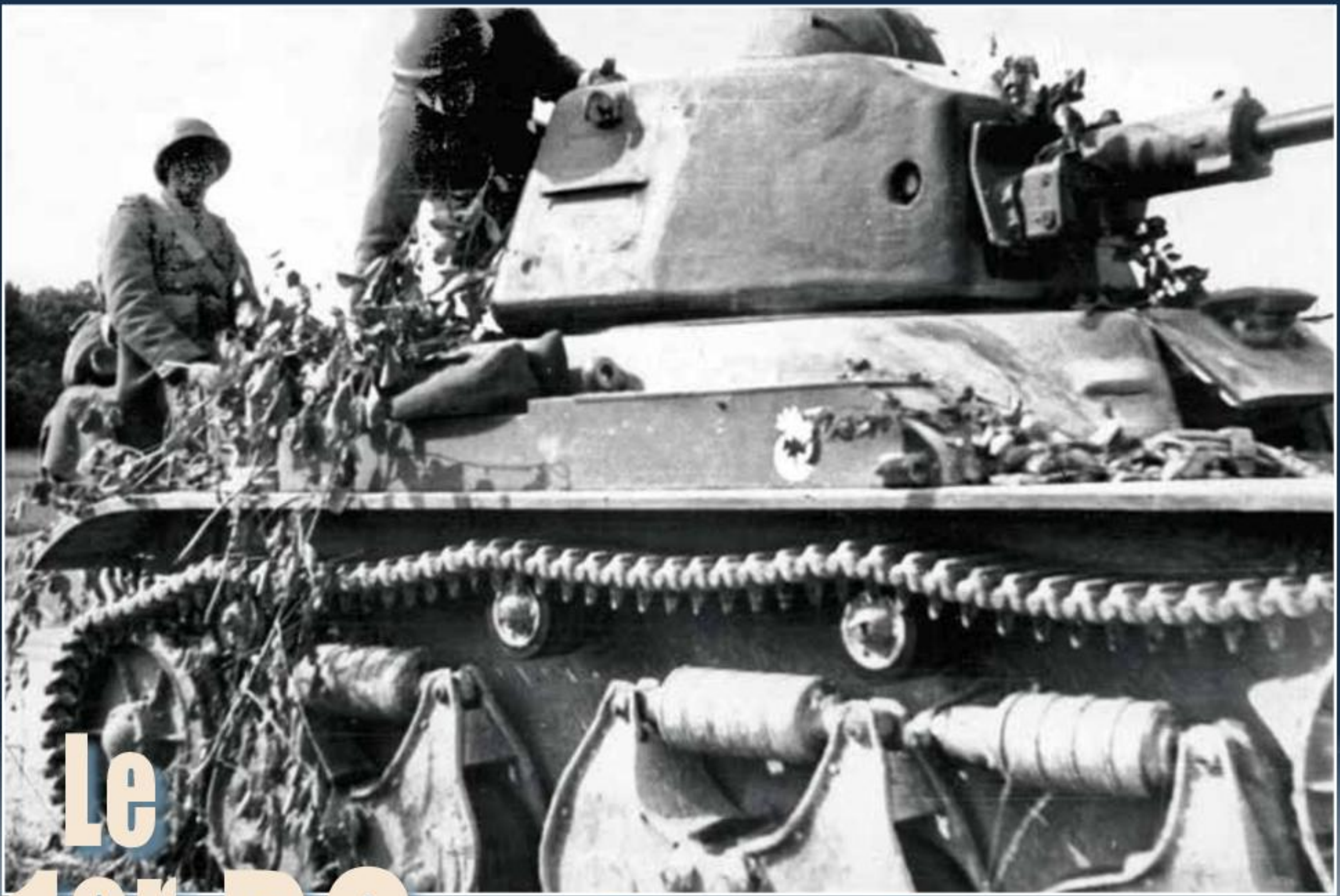


La **CHEVROLET JC** **2041 RM 8** au cours d'une intervention en faveur des évacués en Haute-Vienne en mars 1940. La configuration montrée autorise le transport de deux blessés couchés superposés (brancard inférieur seul installé ici) et trois assis sur la banquette à droite. Il est également possible d'obtenir, selon les besoins, quatre blessés couchés, ou encore six blessés assis. *(Coll. Frédéric Pineau)*

A.H.
W.A
VOLUNTARY AID



Sept des onze **VOITURES SANITAIRES DE NEUILLY**. *« Mes poupées à roues »* comme Simone Thion de La Chaume aimait à les appeler. *(Coll. Frédéric Pineau)*



Le 1er BC polonais
ET LE GROUPEMENT MACZEK

Jacques Wiacek
avec la participation de
François Vauvillier

En titre. **Impossible d'évoquer le 1er bataillon de chars polonais et le groupement Maczek sans débuter par cette photographie emblématique d'un Renault R 35 armé du canon de 37SA38. L'absence de symbole tactique pourrait désigner un appareil de la 2e compagnie. Le fantassin visible à l'arrière du char es un tirailleur sénégalais : un groupe d'entre eux, probablement issus de la 6e DIC, a rejoint le groupement Maczek et participé, dans la soirée du 16 juin, à l'attaque sur Montbard.** *(Coll. A. Jonca)*

Dans GBM 128, nous avons suivi le 2e bataillon de chars polonais dans son périple de juin 1940. Cet article relatait également les difficultés liées à la création d'une grande unité blindée polonaise en France. Voici à présent la courte histoire du 1er bataillon de chars et du Groupement détaché de la « brigade Maczek » qui ont pris part aux ultimes combats en Champagne avant de s'évanouir dans le désastre général.

L'ambition de se doter d'une arme blindée découle de la réflexion du général Władysław Sikorski, commandant en chef de l'armée polonaise depuis novembre 1939. Analysant les raisons de la victoire allemande contre son pays, celui-ci met en exergue leur mobilité accrue ainsi que l'articulation efficace des blindés et de l'infanterie au sein de larges unités mécanisées.[1]

Le général Sikorski est secondé par le général Stanisław Maczek, qui commandait en 1939 la **10e brigade de cavalerie**, seule grande unité motorisée de l'armée polonaise. En septembre 1939, au terme de combats acharnés contre le XXII. Armeekorps (motorisiert) et alors que les troupes soviétiques approchent par l'Est, la 10e brigade parvient à passer en Hongrie avec armes et bagages.

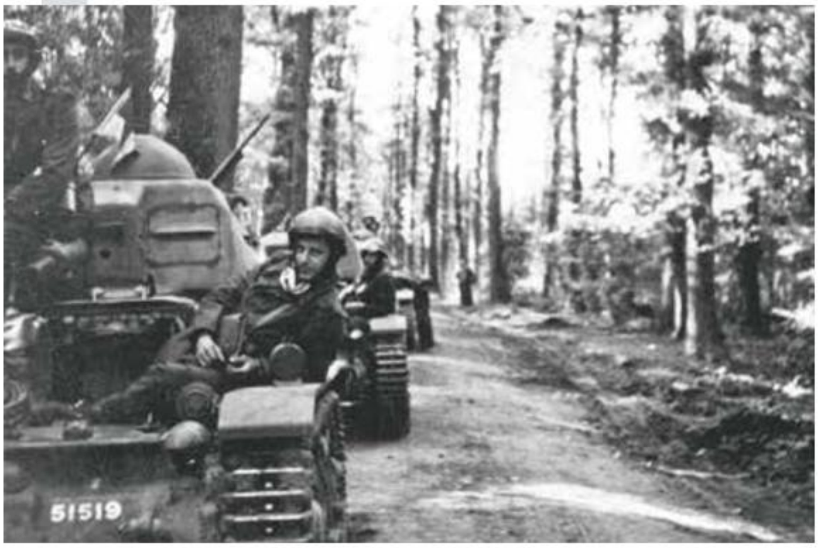
Lorsque la 1re division d'infanterie polonaise commence à se former en novembre 1939 sur la base des immigrés polonais en France, le général Maczek regroupe les soldats disposant de compétences techniques — chauffeurs, mécaniciens, motocyclistes — afin d'éviter leur dispersion. Ils sont rejoints par des militaires exfiltrés des camps d'internement hongrois ou roumains, issus entre autres du 21e bataillon polonais de chars légers (équipé en 1939 de R35), et de sa 10e brigade. Fin 1939, cet embryon de « *groupe*

Note

[1] Le développement d'une telle arme figurera explicitement dans les accords entérinant la création d'une armée polonaise en France, signés le 4 janvier 1940 par son gouvernement en exil et le cabinet Daladier.

blindé et motorisé » compte 62 officiers et 1 393 soldats qui sont transportés en février 1940 dans la région de Bollène. Le général Maczek y prend le commandement d'un **centre des unités blindées et motorisées** doté d'un groupe blindé (centre de formation des blindés à Sérignan-du-Comtat, 1er et 2e bataillons de chars à Sainte-Cécile-les-Vignes, noyaux de quatre autres bataillons à Cairanne et Piolenc) ainsi que d'un groupement de cavalerie motorisée (bataillon du 24e lanciers à Montdragon, bataillon du 10e PSK à Mornas).[2] En mars, 42 chars FT sont mis à disposition[3] tandis que le groupement de cavalerie en est réduit dans le même temps à s'entraîner avec des bâtons en guise de fusil.

Au treizième jour de l'offensive allemande à l'Ouest, l'ordre tant attendu entérinant la création d'une **division légère mécanique** polonaise tombe le **22 mai** ; il est rapidement amendé en ordre de créer une **brigade légère mécanique**, dont le fer de lance se composera d'un régiment de chars et d'un autre de fusiliers portés. L'unité prend l'appellation de **10e brigade de cavalerie blindée**. Dans la foulée, les 3 323 hommes qui la composent sont envoyés au sud-ouest de Paris. Les 45 R35 du 1er bataillon de chars (1er BCPol[4]) lui sont livrés les **28 et 29 mai** au camp de Satory.



Dans la nuit du 12 au 13 juin, le 1er BCPol stationne en **forêt près d'Avize** avant d'être engagé dans les opérations. C'est là qu'est prise une série de photographies illustrant les colonne des compagnies de combat prêtes au départ. Sur la première *(ci-dessous)*, le **R 35** 51 519 de la **3e compagnie**, sa mitrailleuse MAC 31 disposée en tir contre avions, arbore un fanion aux couleurs polonaises. Sur la seconde *(en bas à droite)*, l'absence de symbole tactique sur la tourelle du 51 530 laisse supposer qu'il s'agit de la **2e compagnie**. Les chars du 1er BCPol sont en majorité armés du canon de 37SA38. *(Coll. Adam Jonca)*

Au vu de la catastrophe qui se profile, le haut commandement français exige, le **6 juin**, l'envoi de la brigade sur le front. À cette date, les équipages n'ont pu procéder qu'à « *quelques exercices de conduite, une séance de tir, il fut néanmoins impossible de réaliser ne serait-ce qu'un exercice de groupe.* »[5] Les cavaliers motorisés n'ont effectué que deux séances de tir, leurs officiers ne dis-

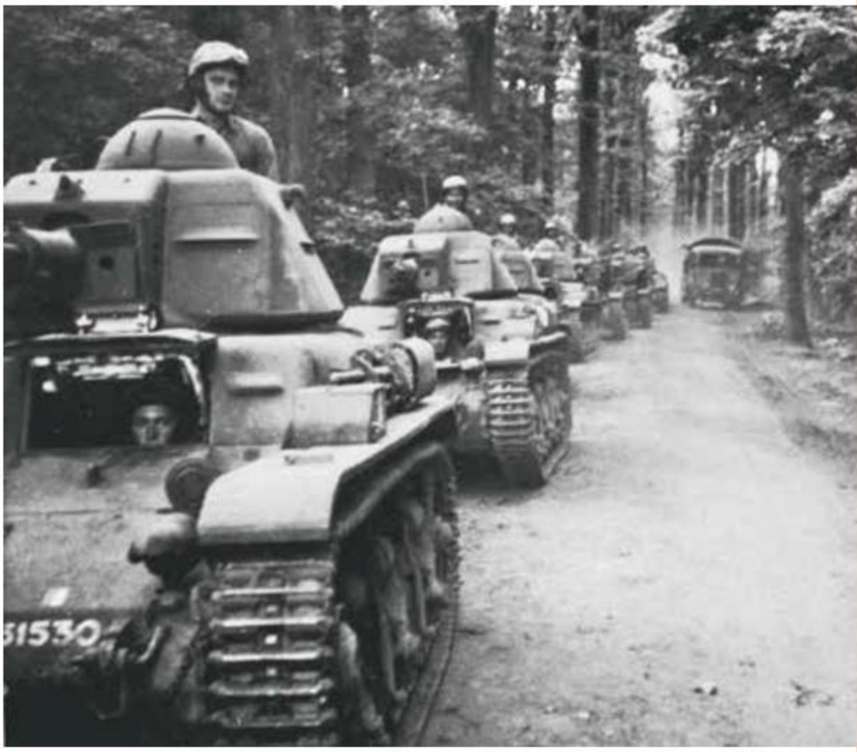
Une division légère mécanique, puis une simple brigade, enfin un maigre groupement détaché

Une reconstitution malaisée

Retracer l'histoire du 1er BCPol et de l'ensemble du Groupement détaché s'est avéré complexe. Les archives de l'institut Sikorski, à Londres, sont à peu près vides de tous journaux de marches et ordres de bataille. D'après Majewski, les archives du 1er BCPol ont été détruites, vraisemblablement juste avant la dispersion au sud de Moloy. De son côté, Zgorzelski rapporte avoir brûlé le JMO du bataillon de cavalerie motorisée avant de traverser la frontière espagnole à l'automne 1940, muni d'un faux visa, alors qu'il était en route pour la Grande-Bretagne.

L'historiographie usuelle de ce sujet repose sur les autobiographies publiées, l'une par le général Maczek, l'autre par son chef d'état-major le lieutenant-colonel Skibiński. Toutefois, ces récits sont essentiellement centrés sur le bataillon de fusiliers portés : le premier commandait en 1939 une brigade de cavalerie motorisée, tandis que le second nourrissait une antipathie personnelle pour Majewski.

Le présent article propose une lecture qui, sans récuser les textes précités, met en avant les rapports rédigés par Majewski et Francki pour le 1er BCPol, ainsi que Zgorzelski, Czarnecki et Niepokoyczycki pour le BCM, tous disponibles à l'institut Sikorski. Ils sont complétés par ceux des officiers de liaison français auprès du Groupement : lieutenant-colonel Duchon, capitaines Angot et Rolandey, lieutenant Fockedey, documents conservés au SHD de Vincennes. Enfin, les mémoires publiés dans l'immédiat après-guerre par les généraux Keller (42e DI) et Réquin (4e armée) viennent utilement compléter cet aperçu. JW



Sous le chaud soleil de juin 1940, les fusiliers portés du 24e lanciers se sont mis à l'aise, cartouchières modèle 1937 et brélage portés directement sur la chemise, la capote et le reste de leur paquetage laissés dans leurs camions tous chemins **GMC ACK 353**. *(Coll. Adam Jonca)*

Le BCM compte deux pelotons motocyclistes, dotés de l'**Indian CAV** récemment arrivée d'outre-Atlantique. Ces machines sont livrées avec un tan-sad, ce qui permet de porter trois hommes, disposition non réglementaire dans l'armée française sauf pour les quelques équipages de mitrailleurs motocyclistes. Tel n'est pas le cas ici, nos trois chasseurs du 10e PSK (*Pułk Strzelców Konnych*) étant de simples fusiliers. *(Coll. Adam Jonca)*

Quelques-uns des matériels du groupement Maczek

La compagnie antichar du groupement Maczek a perçu quant à elle des **canons de 25 SA 34** sur **trains rouleurs FAL**, dispositif permettant de tracter les pièces à aussi grande vitesse que l'autorisent ses **GMC ACK 353**. En arrière-plan est visible une **cuisine roulante-remorque M 38**. *(Coll. Adam Jonca)*

Les agents de transmission disposent de motos **Peugeot 112** dont nous découvrons ici deux exemplaires, la **P 33595** *(ci-dessus)* et la **P 33570** largement masquée *(ci-contre)*. *(Coll. Adam Jonca)*

posent pas d'armes de poing, et les transmissions sont sans téléphones. [6]

Au terme de négociations serrées avec le général Weygand, il est décidé que la brigade sera scindée. Un « **groupement détaché** » (Oddział Wydzielony 10. BKPanc.) composé des troupes les mieux entraînées (102 officiers et 1 607 soldats) est immédiatement placé à disposition de l'armée française. Il se structure autour de l'état-major du 1er régiment blindé — lui-même réduit au seul 1er BCPol — et d'un maigre bataillon de cavalerie motorisée (un escadron du 10e PSK, un autre du 24e lanciers et deux pelotons motocyclistes). Le reste doit accélérer ses préparatifs puis rejoindre sous dix jours.

De Champaubert à Montgivroux

Le 1er BCPol embarque le **10 juin** à la gare de Versailles-Matelots, le bataillon de cavalerie motorisée (BCM) à Massy-Palaiseau. Seul l'escadron du 10e PSK monte par la route. Le débarquement s'effectue aux gares d'Avize et de Vertus, où l'ensemble du GD se rassemble le **12 juin**. Dans l'après-midi, les équipages complètent les pleins des véhicules et prélèvent les derniers équipements dans les dépôts. Les compagnies de combat s'établissent dans les forêts entre les deux localités ; la compagnie d'échelon, quant à elle, se positionne 5 km au nord de Fère-Champenoise.

À l'arrivée en Champagne, la situation de l'armée française est déjà quasiment désespérée. La « ligne Weygand » constituée à la hâte sur la Somme et l'Aisne a été percée entre le 7 et le 10 juin. La tâche assignée au Groupement consiste à protéger l'aile gauche de la 4e armée (Réquin) à la jonction entre son 23e corps – ce dernier supposé se trouver au nord d'Épernay – et le 7e corps de la 6e armée (Touchon).

Hélas, l'état-major du Groupement découvre une situation autrement plus grave : Reims vient de tomber, les divisions françaises refluent au sud de la

---

Notes

2. Ayant repris les appellations des deux régiments organiques de la 10e brigade de cavalerie de septembre 1939, ces lanciers et chasseurs à cheval sont organisés suivant le type dragons portés, principalement sur camions GMC.

3. Répartis en 17 au 1er bataillon de chars, 9 au 2e bataillon de chars et 16 au centre de formation des blindés.

4. Abréviation de notre fait.

5. Majewski, T., *Sprawozdanie z działań wojennych we Francji 1940*, PISM B85.

6. Zgorzelski W., *Sprawozdanie z działań bojowych Dyonu Kawalerii Motorowej w okresie od dn. 9 - 18.VI.40 r. w rejonie Epernay – Dijon*, PISM B108.

GROUPEMENT DÉTACHÉ DE LA 10e BRIGADE DE CAVALERIE BLINDÉE, 10 JUIN 1940

Le général Maczek à Coëtquidan, hiver 1939-40. *(Coll. Adam Jonca)*

Commandant
Dowódca
Général **S. Maczek**

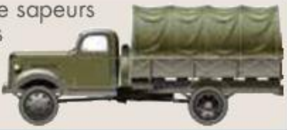
État-major
Sztab
Lt-colonel
F. Skibinski

Escadron de transmissions
Szwadron łączności
Major **J. Grajkowski**

Peloton de régulation routière
Pluton regulacii ruchu
Cne **A. Pieregorodzki**

Ces trois éléments organiques ne sont que partiellement constitués.

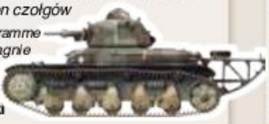
Compagnie de sapeurs mineurs portés
Kompania saperów
Major **W. Neklaws**



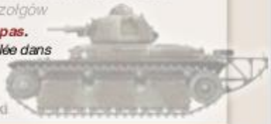
Le lieutenant-colonel Majewski au 1er BCC français, avril 1940. *(Coll. P. Binet- S. Bastien)*

1er régiment blindé
1. Pułk pancerny
Lt-colonel **T. Majewski**

1er bataillon de chars
1. Batalion czołgów
➠ *organigramme par compagnie page 65.*
Major
S. Glinski

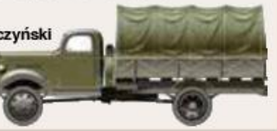


2e bataillon de chars
2. Batalion czołgów
Ne rejoindra pas.
➠ *étude détaillée dans GBM 128.*
Major
S. Chabowski

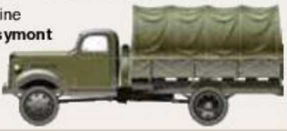


Bataillon de cavalerie motorisée
Batalion kawalerii motorowej
Major **W. Zgorzelski**

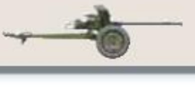
Escadron du 24e rgt de lanciers
Szwadron 24. Pułk ułanów
Lieutenant
W. Niepokovczyński



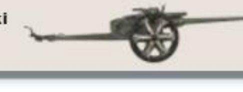
Esc. du 10e chasseurs à cheval
Szwadron 10. Pułk Strzelców Konnych (PSK)
Capitaine
O. Eysymont



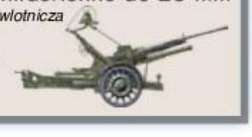
Compagnie antichar de 25 mm
Kompania przeciwpancerna 25 mm
Capitaine
W. Kiersz



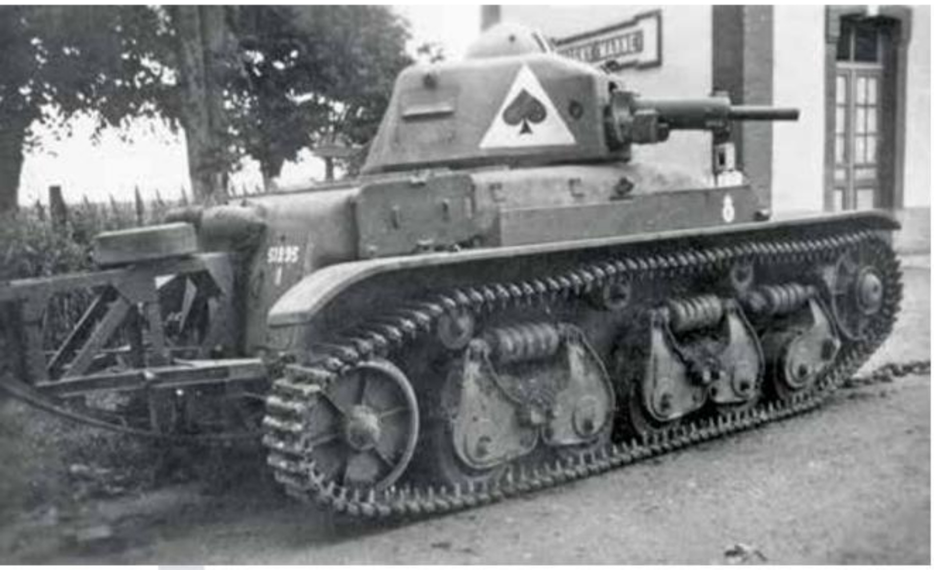
Batterie antichar de 47 mm
Bateria przeciwpancerna 47 mm
Capitaine
Grabowski

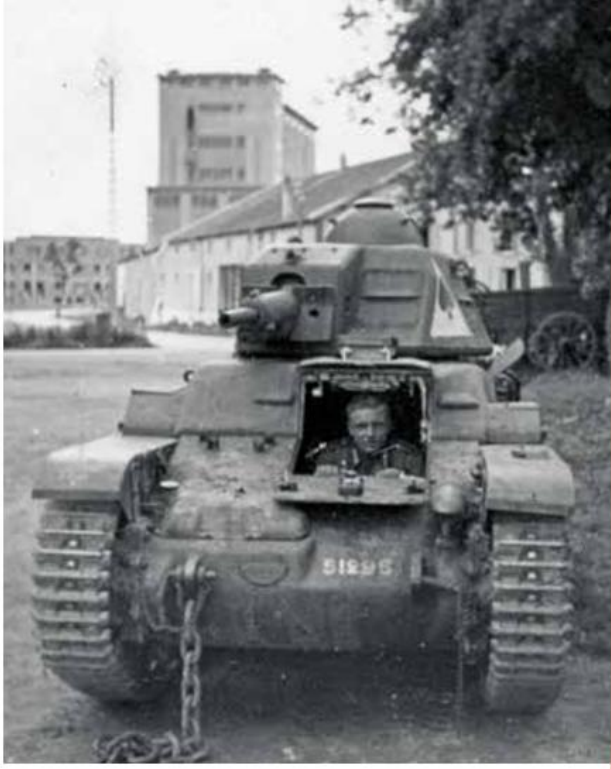


Batterie antiaérienne de 25 mm
Bateria przeciwlotnicza
Capitaine
B. Godunow



Documentation J. Wiacek, infographie F. Vauvillier, profils E. Schwartz et O. Missing © 2021





Le R35 51 295 de la 1re section de la 3e compagnie à Coligny-sur-Marne. Il est l'un des deux chars perdus lors de la contre-attaque sur Montgivroux le 13 juin. *(Coll. S.Bonnaud)*

Marne et la jonction avec le 7e CA voisin est perdue. Le général Maczek note avec amertume :[7] « *dès le commencement, je me rends parfaitement compte que la mission opérationnelle – couvrir les arrières de la 4e armée – dépasse nos possibilités* ». Le GD[8] est finalement transféré au 7e CA (La Porte du Theil), mais sa mission demeure : constituer la charnière entre les deux armées en retraite.

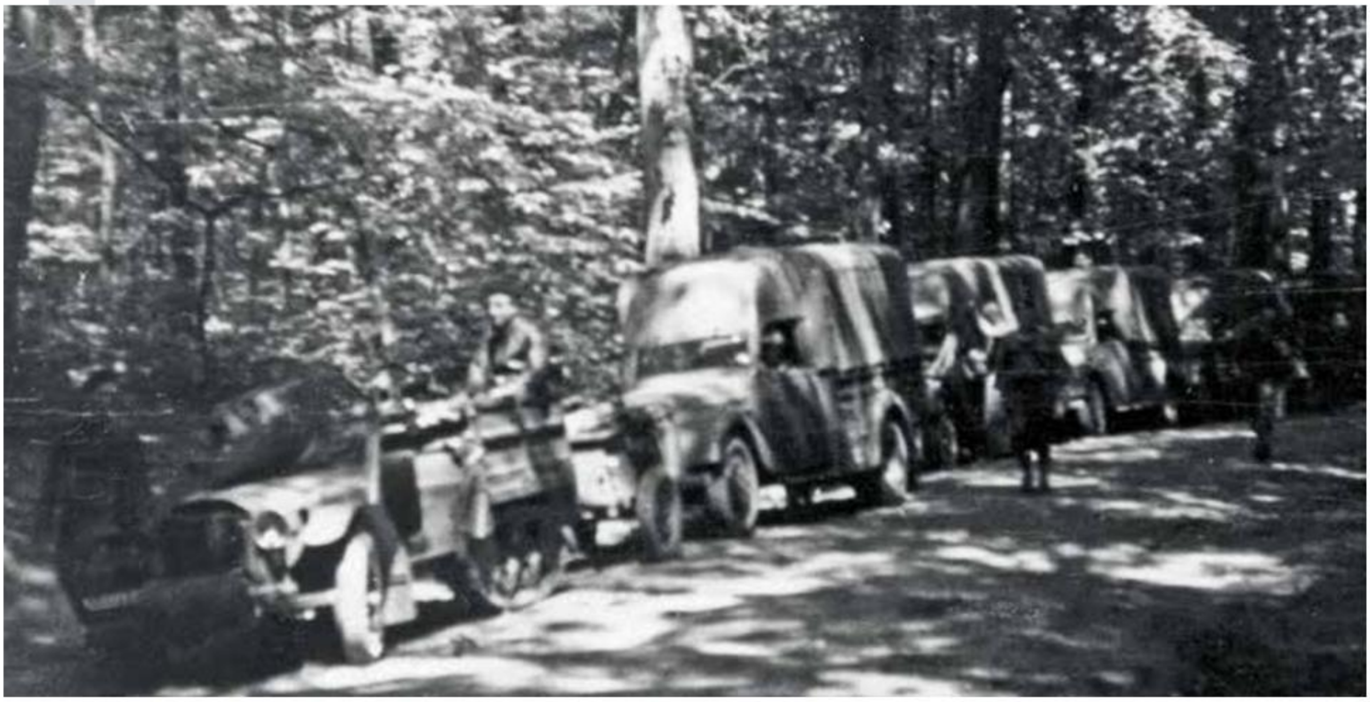
Aux premières heures du **13 juin**, le GD fait mouvement sur Montmort-Lucy ; le 1er BCPol y arrive à 6 heures, prêt à entrer en action. Toutefois, en raison de la trop grande concentration de troupes sur cet axe, Maczek obtient de se déplacer légèrement au sud, vers les marais de Congy.

La prise de contact avec l'ennemi se produit en milieu de matinée, lorsque l'escadron du 10e PSK renforcé d'une section de R 35 et d'un peloton de 25 mm antichars mène une première reconnaissance sur Montmirail. Objectif : sécuriser le flanc gauche, chercher la jonction avec la 59e DLI attendue dans ce secteur. Or ce sont des Allemands que le peloton motocycliste du lieutenant Władysław Malanowski découvre à Fromentières. Deux hommes et trois motos sont perdus, mais l'affrontement incite les assaillants à suspendre leur marche vers Champaubert pendant près de deux heures.

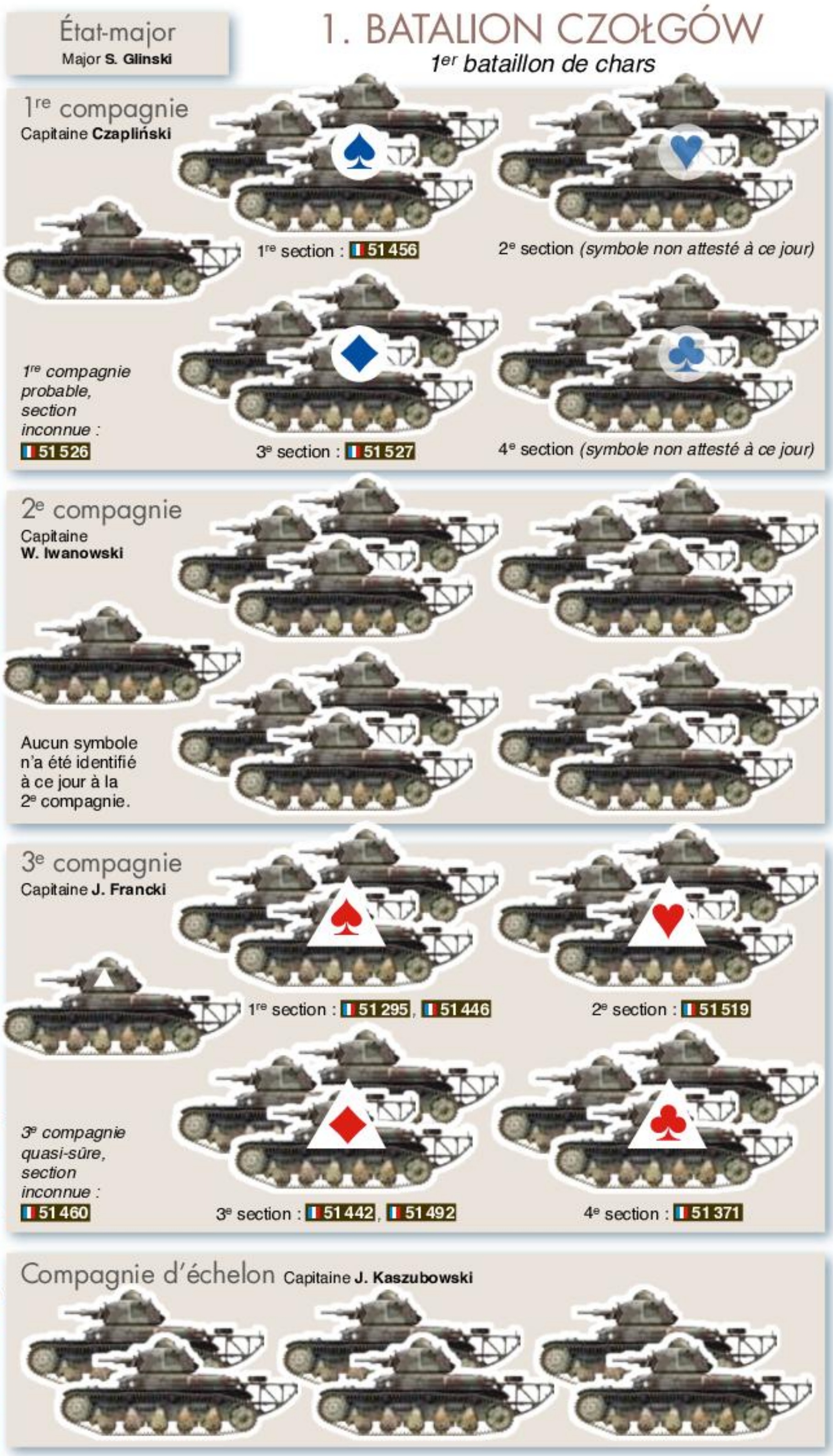
Ce répit permet aux défenseurs, menés par le sous-lieutenant Marian Jurecki, de s'organiser. Le génie pose un champ de mines, une deuxième section de chars arrive semble-t-il en renfort. Après avoir marqué un coup d'arrêt à la progression ennemie, les Polonais lancent les R35 à l'assaut vers Fromentières, mais sont accueillis par des tirs et contraints au repli. À leur tour, les Allemands tentent de les déborder mais sont repoussés, abandonnant dans les champs deux Panzer et trois motos[9] détruits par les antichars.

Entretemps, vers 13 heures, le général Maczek a reçu de nouveaux ordres. Son GD doit protéger la retraite de la 20e DI. Compte tenu de la menace pressante depuis l'ouest, il décide de se redéployer : les fusiliers portés du BCM, renforcés de deux sections de R35, doivent occuper une ligne Congy – Saint-Prix. Le reste des chars, protégé par la batterie de DCA, se rend à l'ouest de Montgivroux pour lancer une contre-attaque sur le flanc allemand.

Malgré sa faible qualité technique, ce cliché retient tout notre intérêt par la présence, en tête de cette colonne du groupement Maczek, d'un Unic TU1 employé comme tracteur de ravitaillement de chars. Ce cas se retrouve dans plusieurs autres unités de chars dotées à ce moment critique de la campagne. Les camionnettes Peugeot DK 5J sont en revanche des plus classiques. *(Coll. Adam Jonca)*



ET LE GROUPEMENT MACZEK


État-major
Major S. Glinski
1. BATALION CZOŁGÓW
1er bataillon de chars
1re compagnie
Capitaine Czapliński
1re section : 51 456
2e section (symbole non attesté à ce jour)
1re compagnie probable, section inconnue : 51 526
3e section : 51 527
4e section (symbole non attesté à ce jour)
2e compagnie
Capitaine W. Iwanowski
Aucun symbole n'a été identifié à ce jour à la 2e compagnie.
3e compagnie
Capitaine J. Francki
1re section : 51 295, 51 446
2e section : 51 519
3e compagnie quasi-sûre, section inconnue : 51 460
3e section : 51 442, 51 492
4e section : 51 371
Compagnie d'échelon Capitaine J. Kaszubowski

À affecter *numéros sûrs (compagnie inconnue) :* 51 406, 51 475, 51 490, 51 530.

Numéros très probables du 1er BCPol : 50 069, 51 254, 51 256, 51 377, 51 421, 51 427, 51 432, 51 443, 51 447, 51 483, 51 501, 51 507, 51 508, 51 518, 51 524, 51 525, 51 528, 51 529, 51 531, 51 532.

Recherches sur les immatriculations et infographie François Vauvillier, profils Éric Schwartz. © FV-ES 2021. Une minorité de chars du bataillon est dotée de l'ancien canon de 37 SA 18.

Le repositionnement est mené prestement malgré un bombardement qui occasionne la perte de la cuisine roulante de l'escadron du 10e PSK, mais permet à la batterie de DCA d'abattre un appareil. Comme des patrouilles allemandes s'aventurent déjà sur Soizy, il est nécessaire d'y disposer les motocyclistes du lieutenant Malanowski. Surtout, la liaison avec la 59e DLI ne peut toujours pas être établie : l'aspirant Gąsiorowski est tué en la recherchant dans les environs de Sézanne. Il s'avère bientôt que cette division, arrivée la veille de l'Argonne, a déjà été tournée sur les flancs par l'infiltration de pointes ennemies.

Malgré l'absence de reconnaissance, Maczek décide de maintenir la contre-attaque planifiée. À 16 heures, alors que les R35 gagnent leurs positions de départ, ils sont d'abord bloqués par des groupes de soldats français qui se retirent en sens inverse ; immédiatement après, ils subissent deux attaques de Stukas. Cette fois, la batterie de DCA ne réussit à abattre aucun avion, bien qu'elle tire jusqu'à épuiser ses munitions. Le GD déplore une quinzaine de tués et de blessés, ainsi que dix véhicules détruits.[10]

Les avions partis, les chars s'élancent. Les 2e et 3e compagnies progressent rapidement vers La Villeneuve-lès-Charleville, mais réussissent uniquement à surprendre un petit groupe de blindés de reconnaissance appuyés par des Pak 36. Deux Panzerspähwagen sont mises hors de combat, mais les Polonais perdent eux aussi deux R35, dont celui du lieutenant Eugène Chomentowski. Bien que lui-même blessé à trois reprises, le caporal Felicjan Bojkowski extrait le lieutenant de son char, mais ne parvient pas à le ramener. Une patrouille de cinq hommes envoyée sur place est à son tour dispersée devant Chapton. Le caporal Edmund Hećko et le soldat Ignacy Musiał sont portés disparus.

Premier engagement : deux Panzerspähwagen détruites mais deux R 35 perdus

Comme la 59e DLI s'est disloquée, que la 20e DI a achevé son repositionnement au-delà des marais, et que l'ennemi s'infiltre de tous côtés, le général Maczek ordonne en fin d'après-midi le repli vers le sud-est. Le BCM, en couverture, décroche à 18 heures et atteint Broussy au crépuscule. Pour leur part, les chars du 1er BCPol se dirigent vers les bois au nord d'Allibaudières. Emmêlés dans des embouteillages inextricables à l'entrée de Fère-Champenoise, ils ne peuvent atteindre leur objectif qu'au matin. La compagnie d'échelon, précédemment dirigée sur Corroy, les rejoint avant midi.

Retraite sur l'Aube et la Seine

Dans la **nuit du 13 au 14 juin**, les liaisons entre le GD et le 7e CA semblent rompues. Le général Maczek décide de continuer le mouvement amorcé la veille en se déplaçant avec le BCM sur Euvy. Finalement, peu avant l'aube, mission est reçue « *de se porter au matin dans la région* […] *de Gourgançon pour y former une couverture face au Nord-Ouest avec des éléments de la 7e DLM.* »[11]

La communication est tout aussi intermittente avec le bataillon de chars. Celui-ci est frappé vers midi par un bombardement qui, à la 1re compagnie, blesse grièvement le

---

[7] Maczek S., *Avec mes blindés*, Presses de la Cité, Paris 1967, page 121.

[8] Groupement détaché (du général Maczek), désignation de notre fait..

[9] Zgorzelski, W., *op. cit.*

[10] Majewski, T., *op. cit.*

[11] Rapport du capitaine Rolandey, SHD.

capitaine Czapliński. Un quiproquo tragique survient peu après, lorsqu'un capitaine de l'armée française, identifiant les chars comme allemands, ouvre le feu sur leurs équipages, tuant un soldat et en blessant deux autres avant d'être désarmé.

Entretemps, à 11 heures, le lieutenant-colonel Majewski a été appelé au QG du général Marteau (7e DLM). Ce dernier lui demande d'effectuer une attaque en direction de Fresnay – Courcemain – Boulages, dans une tentative désespérée de colmater la brèche ouverte la veille entre les fronts des 6e et 4e armées. Faute de soutien d'infanterie et d'artillerie, disposant de réserves de carburant limitées, Majewski est contraint de décliner l'exécution de cet ordre.

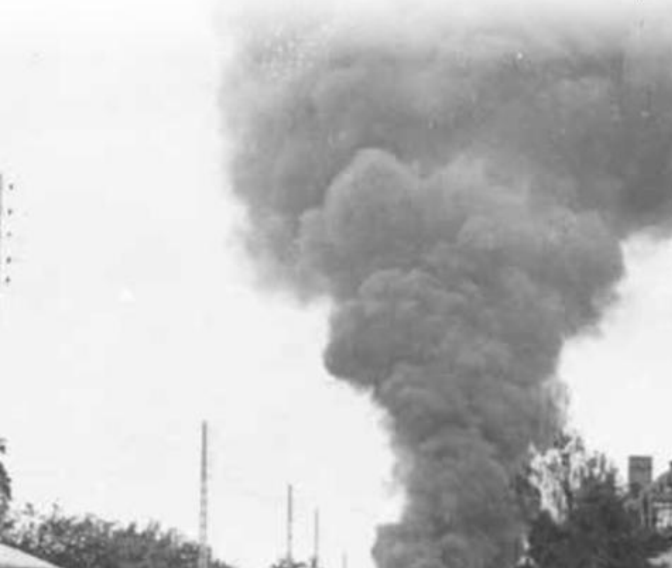
Le 1er BCPol reprend sa retraite vers le sud. Arcis-sur-Aube étant saturée par les embouteillages, les chars opèrent un détour par Dosnon et Vinets, avant de traverser l'Aube entre Ramerupt et Chaudrey. Ils s'établissent pour deux heures de repos aux bois des Crocs Larrons. Malheureusement, la CE se trouve dirigée par les gendarmes sur la route d'Arcis, qui vient tout juste d'être réduite en ruines par l'aviation allemande. Empêtrée dans le trafic, elle ne parviendra plus à rejoindre le bataillon, privant les chars de deux citernes pleines d'essence.[12]

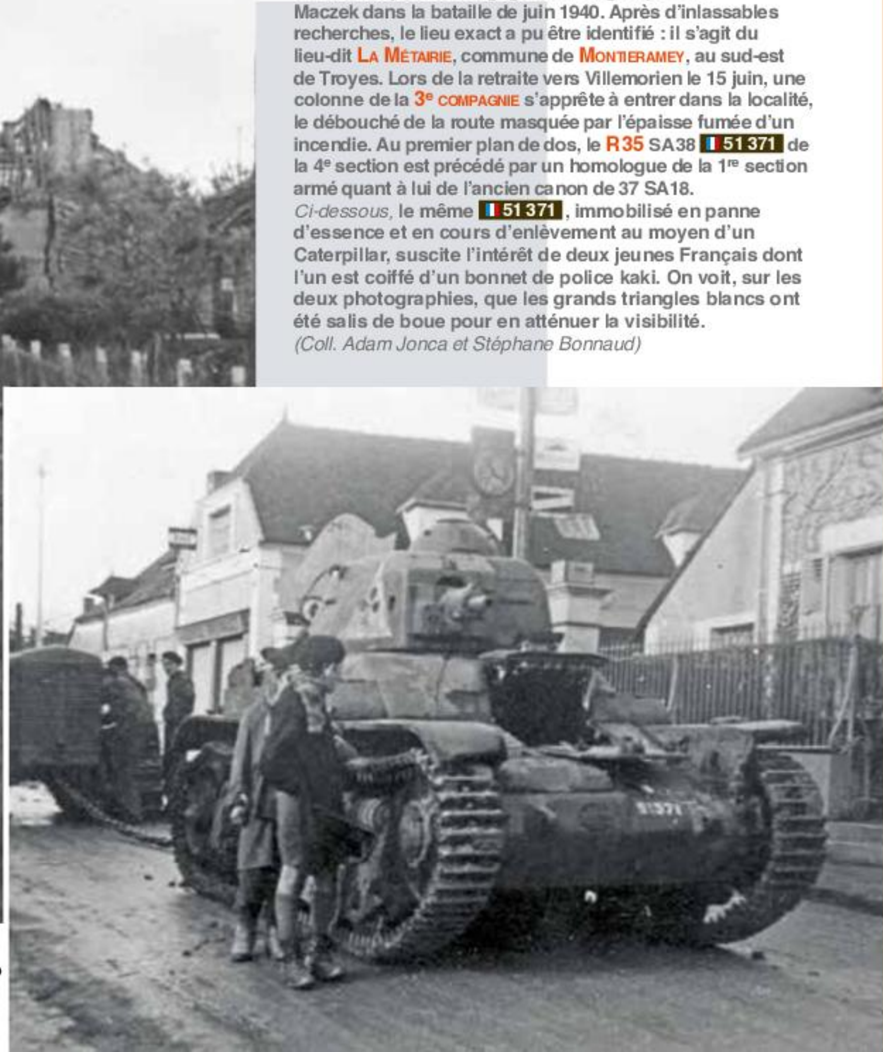
De son côté, le reste du groupement a réussi à traverser la ville, essuyant au passage la perte de deux camions à l'escadron du 10e PSK. Au soir du **14 juin**, il s'installe dans les bois entre Chapelle-Vallon et Grandes-Chapelles, où il observe la retraite de la 7e DLM[13] et rencontre l'état-major la 2e DI du général Klopfenstein. Les informations recueillies de ce dernier sont loin d'être bonnes : le front est percé, et la 13. ID(mot.) allemande approche de Troyes. Cette dernière nouvelle est particulièrement grave, dans la mesure où le GD espérait s'y ravitailler.

La nuit tombée, le commandant de la 2e DI vient informer Maczek de son intention de gagner Dosches, en lui demandant de couvrir son mouvement. La liaison tout juste rétablie avec le 1er BCPol permet de rappeler les R35 qui avaient pris la direction de Saint-Benoît-sur-Seine : ils parviennent à destination le **15 juin** à 5 heures, ralliés en fin de matinée par le reste du GD. Les réservoirs des chars sont alors largement entamés, au point que le major Gliński aborde pour la première fois avec ses officiers l'éventualité de devoir les saborder.

Dans la soirée du 15 juin, la 3e compagnie disparaît, Maczek ne la reverra plus

À midi, le repositionnement de sa 2e DI terminé, le général Klopfenstein suggère au général Maczek de passer la Seine vers le sud. Privé depuis la veille d'instructions de la part du 7e CA, Maczek décide de





Le magnifique document *ci-contre* est l'un des plus emblématiques de l'engagement du groupement Maczek dans la bataille de juin 1940. Après d'inlassables recherches, le lieu exact a pu être identifié : il s'agit du lieu-dit **La Métairie**, commune de **Montieramey**, au sud-est de Troyes. Lors de la retraite vers Villemorien le 15 juin, une colonne de la **3e compagnie** s'apprête à entrer dans la localité, le débouché de la route masquée par l'épaisse fumée d'un incendie. Au premier plan de dos, le **R35** SA38 **51 371** de la 4e section est précédé par un homologue de la 1re section armé quant à lui de l'ancien canon de 37 SA18. *Ci-dessous*, le même **51 371**, immobilisé en panne d'essence et en cours d'enlèvement au moyen d'un Caterpillar, suscite l'intérêt de deux jeunes Français dont l'un est coiffé d'un bonnet de police kaki. On voit, sur les deux photographies, que les grands triangles blancs ont été salis de boue pour en atténuer la visibilité.
(Coll. Adam Jonca et Stéphane Bonnaud)

Notes

[12] Rapport du capitaine Angot, SHD. Dans son carnet (➠ *page 37*), René Tuffet note, le 15 juin au matin : « *Traversée d'Arcis en flammes et décombres, et nous allons nous installer à quelques km, à Nozay ; là se trouvent encore quelques batteries, des R35 polonais, des FT sur camions.* »

[13] Zgorzelski, W., *op. cit.*

[14] Francki J., *Odpowiedź na kwestionariusz o kampanii francuskiej 1940*, PISM B95.

[15] Juste après cet épisode, le major Gliński est attaqué par des éclaireurs allemands et se perd en échappant à leur poursuite. Il réussira néanmoins par la suite à gagner la Grande-Bretagne. En 1942, il prendra la tête du 4e régiment blindé « Skorpion » (2e brigade blindée du 2e corps polonais) avec lequel il combattra entre autres à Monte-Cassino.

[16] Réquin É., *Combats pour l'honneur*, Lavauzelle, 1946, p. 150.

suivre sa recommandation. Le 1er BCPol fait route par Géraudot, Montiéramey, Poligny, puis traverse au pont de Bourguignons. Le spectacle des masses de réfugiés et des soldats errant sans armes, sans chefs et sans but, est accablant. En plus d'être régulièrement mitraillés par une Luftwaffe totalement maîtresse du ciel, les Polonais assistent, dépités, au spectacle de citernes de carburant qui se consument en gare de Saint-Parres-lès-Vaudes.

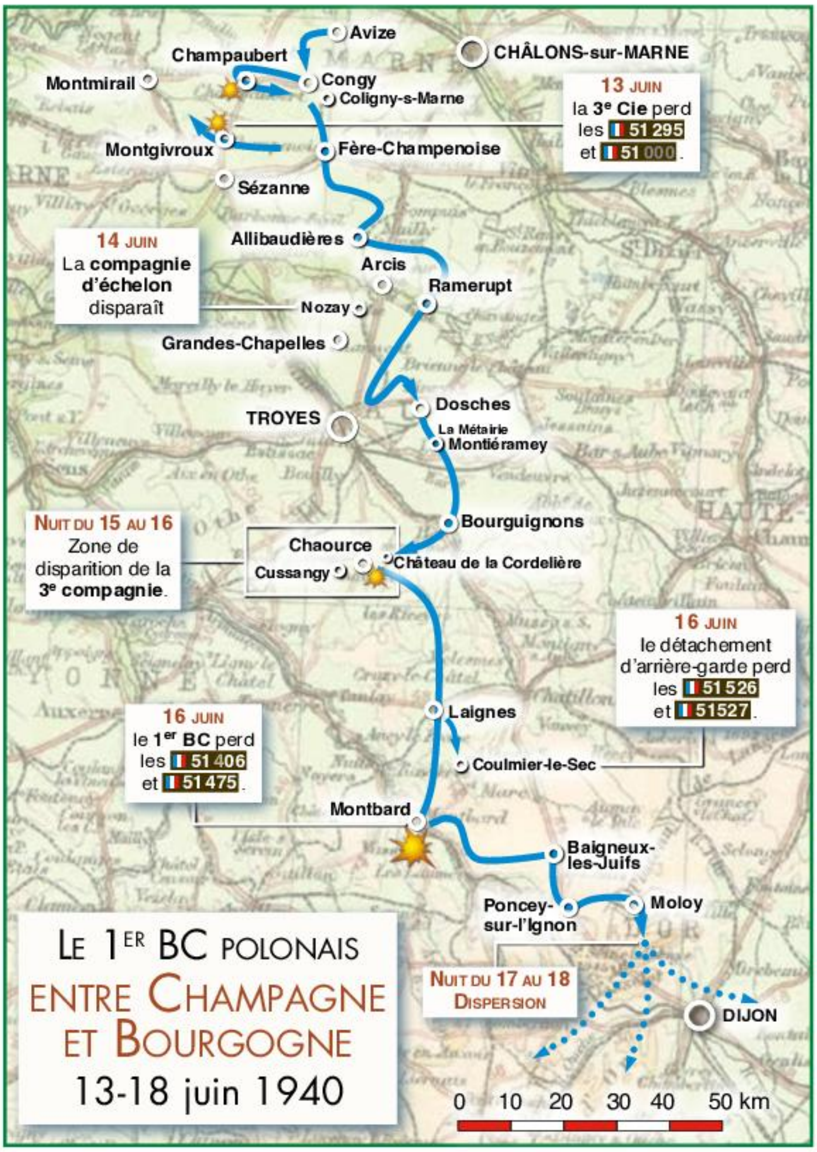
Les chars s'arrêtent à 16 heures dans les bois au sud de Jully-sur-Sarce, avec ordre de se porter après la tombée de la nuit sur le château de la Cordelière (2 km nord-est de Chaource) afin de dégager l'axe Jully – Villemorien, utilisé par des groupes d'infanterie en retraite. Les fusiliers portés s'établissent à proximité ; un nouveau bombardement leur coûte ce soir-là un tué et trois blessés légers.

Deux événements survenus dans la **soirée du 15 juin** témoignent de l'usure nerveuse des hommes. D'une part, juste après le bombardement, le lieutenant Górny du BCM tient devant ses hommes un discours défaitiste, nécessitant une reprise en main ferme du major Zgorzelski. Surtout, au terme du mouvement sur la Cordelière, la 3e compagnie de chars disparaît : « *en raison de l'épuisement des réserves de carburant* [...] *et de l'impossibilité de recevoir du ravitaillement, ainsi que de la menace ennemie des trois côtés, les équipages ont été évacués. L'équipement, en raison du manque d'explosifs et de l'essence épuisée, a été neutralisé en prélevant les carburateurs et les armes.* »[14] Bien que le capitaine Francki ait agi de son propre chef, le général Maczek relève de ses fonctions le commandant du bataillon.[15] Le 1er BCPol passe alors aux ordres directs du lieutenant-colonel Majewski.

L'ACTION SUR MONTBARD

Les décisions prises au cours de la **nuit du 15 au 16 juin** s'avèrent délicates à retracer. Au coucher du soleil, l'état-major de la brigade reçoit la visite d'un officier français. À en croire Maczek et son chef d'état-major, il s'agit du « *jeune et énergique* » général Keller, commandant la 42e DI, mais tout porte à croire que c'était en réalité le général Buisson, patron de la 3e DCR. L'échange d'informations permet de prendre la mesure du désastre en cours. Depuis son PC replié à Lapalisse, le général Réquin reconnaît lui-même que « *le Commandement* [n'a] *aucune action réelle* » sur la 4e armée.[16]

Seule la frêle 240e DLI, appuyée par des éléments de la 3e DCR, tient encore la Seine en amont de Saint-Parres-lès-Vaude. Pour échapper au débordement du 16. Armeekorps tout en portant un coup d'arrêt à son avance sur Dijon, une action concertée devra capturer Montbard. Le groupement Maczek et la 3e DCR ouvriront la voie à la 240e DLI ; cette dernière apportera un renfort d'infanterie au faible bataillon de fusiliers portés polonais.


Avize
CHÂLONS-sur-MARNE
Champaubert
Montmirail
Congy
Coligny-s-Marne
Montgivroux
Fère-Champenoise
Sézanne
Allibaudières
Arcis
Ramerupt
Nozay
Grandes-Chapelles
TROYES
Dosches
La Métairie
Montiéramey
Bourguignons
Chaource
Cussangy
Château de la Cordelière
Laignes
Coulmier-le-Sec
Montbard
Baigneux-les-Juifs
Poncey-sur-l'Ignon
Moloy
DIJON
0 10 20 30 40 50 km

LE 1ER BC POLONAIS
ENTRE CHAMPAGNE ET BOURGOGNE
13-18 juin 1940

13 JUIN
la **3e Cie** perd les 🇫🇷 51 295 et 🇫🇷 51 000.

14 JUIN
La **compagnie d'échelon** disparaît

NUIT DU 15 AU 16
Zone de disparition de la **3e compagnie**.

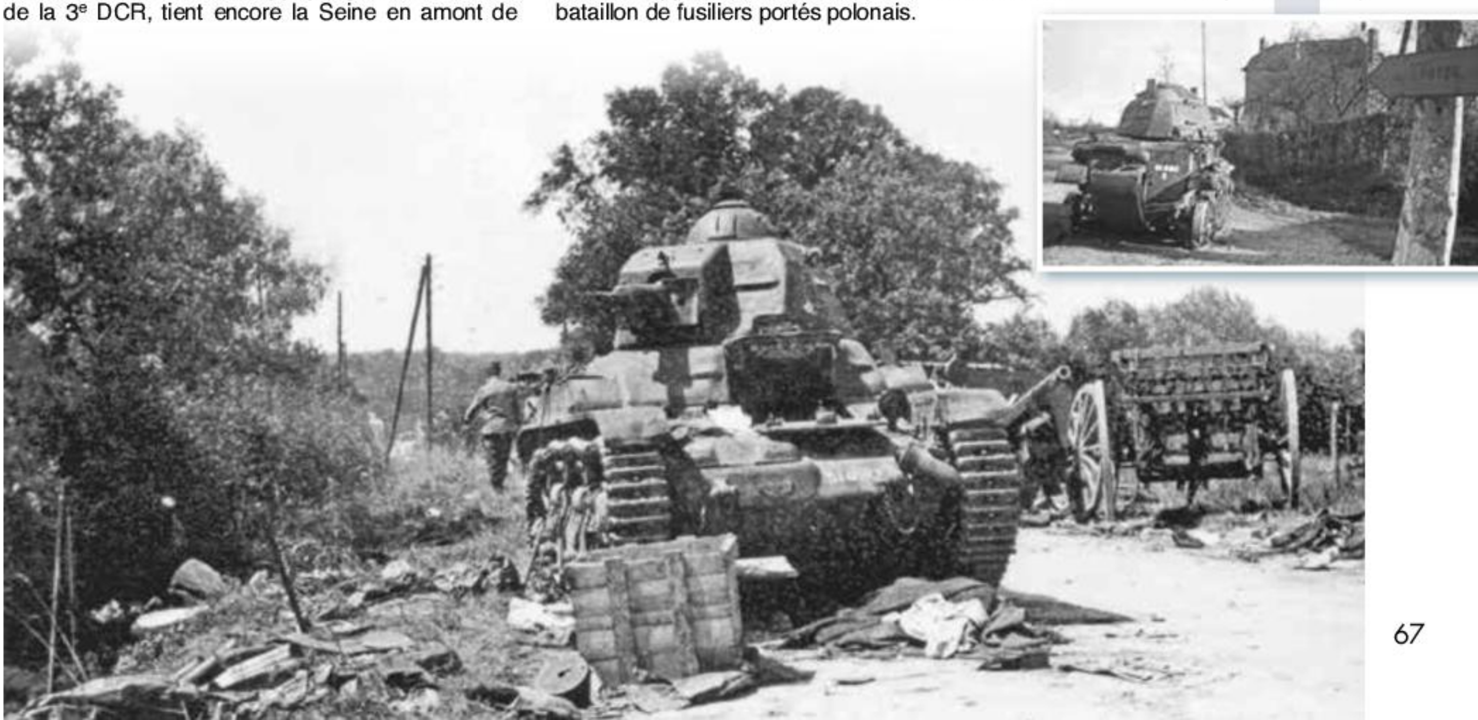
16 JUIN
le **1er BC** perd les 🇫🇷 51 406 et 🇫🇷 51 475.

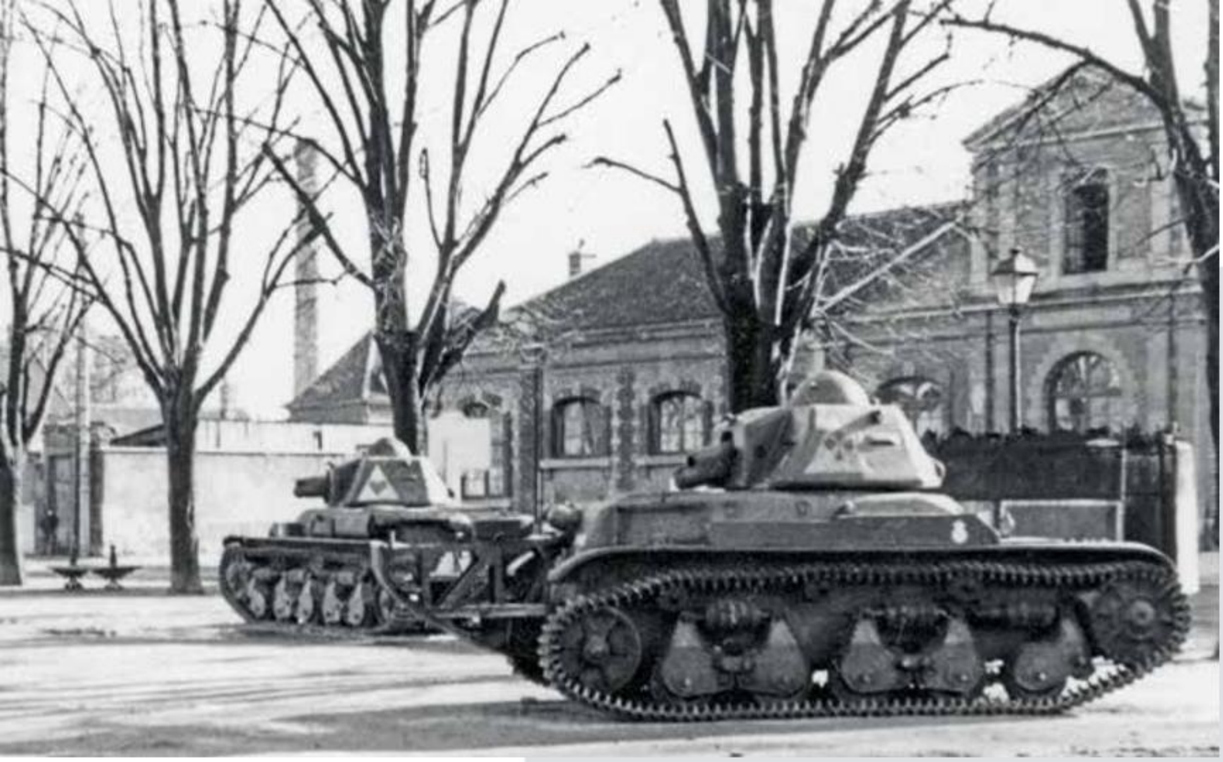
16 JUIN
le détachement d'arrière-garde perd les 🇫🇷 51 526 et 🇫🇷 51527.

NUIT DU 17 AU 18
DISPERSION

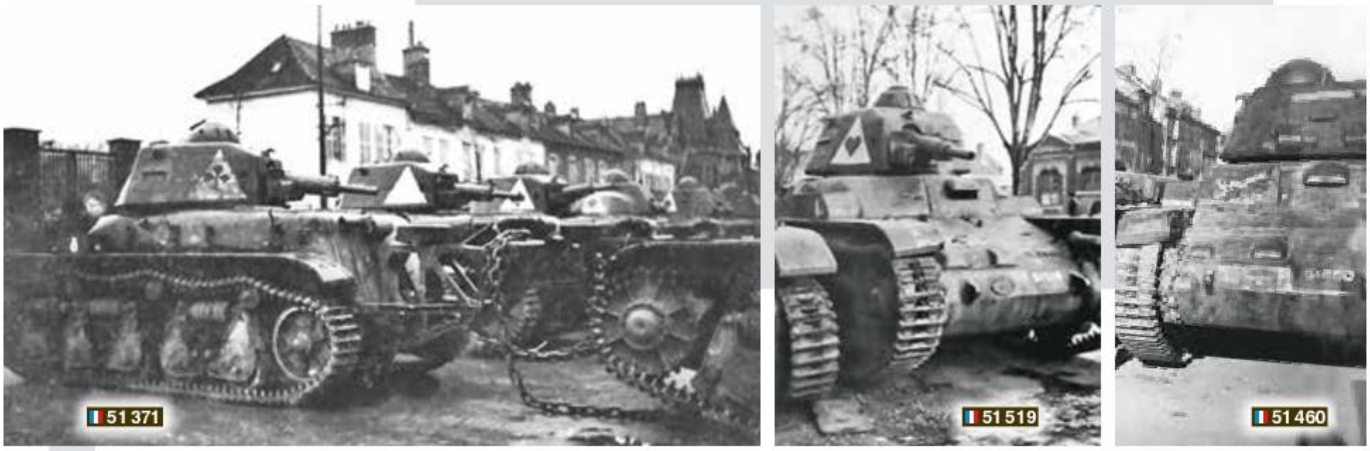
Infographie de François Vauvillier sur un tracé de Jacques Wiacek.

Le R 35 🇫🇷 51 490 est perdu sur la ROUTE DE TROYES. Après la bataille, les Allemands le déplaceront, déchenillé, sur le bas-côté.
(Coll. Jean-François Antoina et Stéphane Bonnaud)





La 3e compagnie disparaît de l'ordre de bataille dans la soirée du 15 juin lors du repli en direction du château de la Cordelière. Grâce aux photographies, nous avons retrouvé ses chars à **Troyes**, où les Allemands les ont rassemblés. La question demeure de savoir par quel itinéraire ils les y ont convoyés. Venaient-ils de Cussangy, où la présence d'au moins trois d'entre eux est attestée *(➠ photographies page 69)* ? À Troyes, diverses vues d'ensemble permettent de dénombrer au moins neuf chars. *(Coll. Stéphane Bonnaud)*



Cet alignement d'appareils de la **3e compagnie** à **Troyes**, sur l'esplanade du Cirque (devenu théâtre depuis), bordée par le boulevard Gambetta, montre au moins un représentant de chaque section (celui dont on ne voit que le barbotin à droite arbore un as de cœur). Les diverses photographies disponibles de ce Sammelstelle permettent de dénombrer à ce jour :

— le char du capitaine Francki : triangle sans as, canon SA 38 *(ci-dessus)* ;
— deux chars de la 1re section (pique) dont un avec canon SA38 ;
— deux chars de la 2e section (cœur) dont un SA18 et un SA38 ;
— un char de la 3e section (carreau) ;
— deux chars de la 4e section (trèfle) dont un SA18 et un SA38 ;
— un char dont ni l'as ni l'armement n'est visible.

(Fonds Pascal Danjou)

Au terme d'une matinée de repos accordée à la troupe, le temps commence à presser : une patrouille menée par le capitaine Kazimierz Martini Sforza del Pezaro (section de R35, patrouille moto) signale à 14 heures les Allemands dans Tonnerre. Les réserves de carburant étant cette fois réellement épuisées, il est décidé d'abandonner tout véhicule superflu. L'essence est répartie entre les engins restants, avec pour objectif de parcourir au moins 100 kilomètres. La même règle est appliquée aux R35 : seuls 17 d'entre eux sont conservés, le reste – principalement à la 1re compagnie – doit être sabordé.

Fortement réduit, le Groupement détaché s'articule désormais en une avant-garde aux ordres du lieutenant-colonel Majewski (quatre sections de R35, l'escadron du 24e lanciers, un peloton de motocyclistes et la batterie antichar de 47 mm), un groupe principal commandé par le major Zgorzelski (l'escadron du 10e PSK, la compagnie antichar de 25SA, la compagnie de génie et la batterie de 25CA), et d'une flanc-garde sur l'aile gauche confiée au capitaine Wiesław Kiersz (la dernière section de chars, le groupe de génie, le second peloton moto et un peloton antichar de 25SA).

Les colonnes s'ébranlent avant 16 heures, alors que les mitrailleuses ennemies engagent déjà les arrière-gardes polonaises. Le général Keller mentionne voir filer à toute allure depuis Praslin « *une colonne de chars 35 et d'engins motorisés antichars tout battant neufs* [dont les] *hommes et matériels sont superbes* ». [17] La situation, confuse, manque de tourner à la catastrophe : tandis que les convois se forment, les R35 qui couvrent la route de Chaource sont pris à partie. L'un d'eux est endommagé et doit être abandonné, les autres ouvrent le feu et protègent le départ. Le peloton antichar qui doit couvrir leur décrochage n'exécute pas l'ordre et doit être amené en position par le major Zgorzelski lui-même.

Les problèmes ne s'arrêtent pas là. Une fois sur la route, deux pelotons portés de l'escadron du 10e PSK manquent une bifurcation et se précipitent droit sur les Allemands. Traversant à toute allure leurs positions, les GMC ACK essuient des tirs mais parviennent à filer. À l'exception du véhicule du lieutenant Górny, ils sont tous retrouvés et ramenés en soirée sur Montbard par le lieutenant Kowal.

Le groupement Maczek ouvrira la route à la 42e DI, au besoin en bousculant l'ennemi

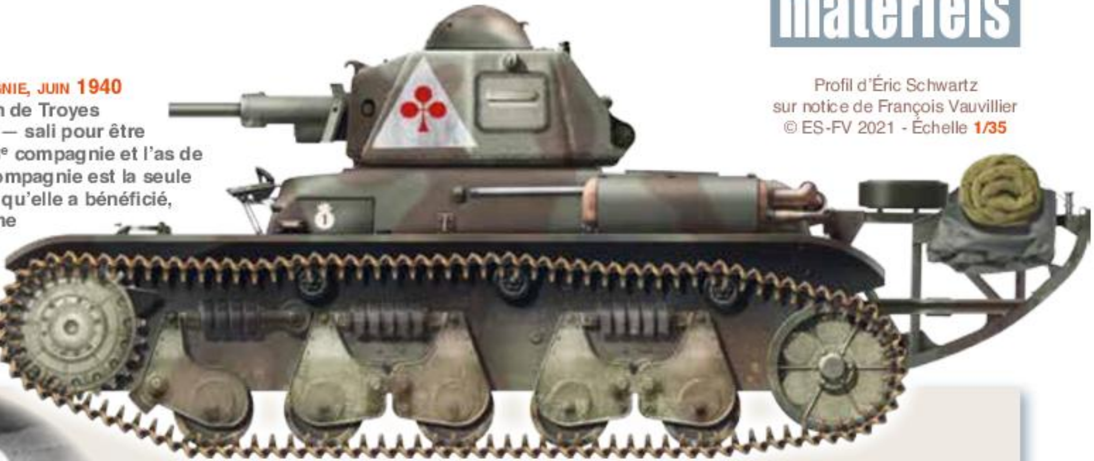
La progression continue par Pargues, Bagneux-la-Fosse, Molesme. Les colonnes se retrouvent une fois de plus prises dans des embouteillages qui les isolent les unes des autres. Parvenu à Laignes, le groupe de tête doit faire face à un mouvement de panique déclenché par une explosion. Arme au poing, les officiers ramènent le calme, tandis que les R35 ouvrent le passage en écrasant les véhicules qui obstruent la route.

En fin d'après-midi, un détachement de l'arrière-garde commandé par le capitaine Neklaws arrive à son tour à hauteur de Laignes. Il est surpris depuis l'ouest par l'irruption d'éléments ennemis renforcés de Panzer. La contre-attaque immédiatement ordonnée permet de mettre en fuite les assaillants, qui abandonnent trente

---

Note

[17] Keller P., *La division de Metz (42e DI) pendant la campagne de France,* Ch.-Lavauzelle, 1947, page 65.



Char R 35 51 371 de la 3e compagnie, juin 1940
Sur ce char perdu dans la région de Troyes (➠ *photographies page 66)*, le triangle — sali pour être rendu moins visible — désigne la 3e compagnie et l'as de trèfle la 4e section. À ce jour, cette compagnie est la seule du 1er BCPol dont on peut affirmer qu'elle a bénéficié, pour tous ses appareils, d'un système graphique homogène, y compris pour le char du capitaine, distingué par un triangle dépourvu d'as (➠ *photographie page 68)*.

Profil d'Éric Schwartz sur notice de François Vauvillier © ES-FV 2021 - Échelle 1/35

Symboles tactiques : l'influence du 1er BCC français

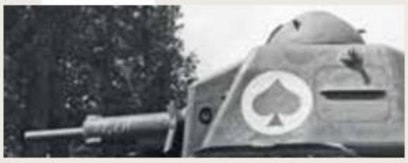
En décembre 1939, comme l'ont rapporté Patrick Binet et Silvère Bastien,[A] quatre officiers polonais de cavalerie sont reçus à Blamont, où le **1er BCC** français, sur ordre du colonel de Gaulle commandant les chars de la 5e armée, vient d'établir un centre d'instruction de chars. Ces officiers viennent « *passer quelques jours* » pour une prise de contact avec ce qui sera leur futur emploi.

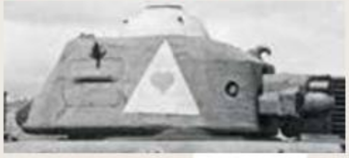
En avril 1940, la présence de six officiers polonais stagiaires (probablement deux par compagnie de combat mais leurs noms ne sont pas connus) est attestée au 1er BCC. C'est à l'évidence au cours de ce stage que les officiers polonais enregistrent le mode, propre à ce bataillon, d'identification des R 35 par un **disque blanc** à la 1re compagnie et par un **triangle blanc** à la 3e. On les retrouvera, aux proportions près, sur les chars du 1er BC polonais.

François Vauvillier

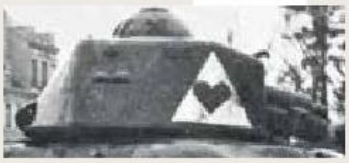
[A] *Histoire du 1er BCC, hommes et matériels 1939-1940*, PBCO-Éditions 2017, pages 40 et 53.

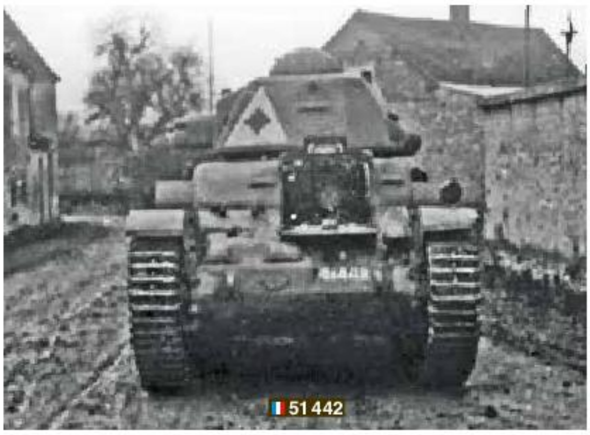
Deux capitaines polonais en stage à la **1re compagnie** du 1er BCC français, devant un char de la 2e section. À la même compagnie du 1er BCPol *(ci-dessous)*, le symbole est analogue mais sensiblement plus grand. *(Coll. P. Binet-S. Bastien et S. Bonnaud)*

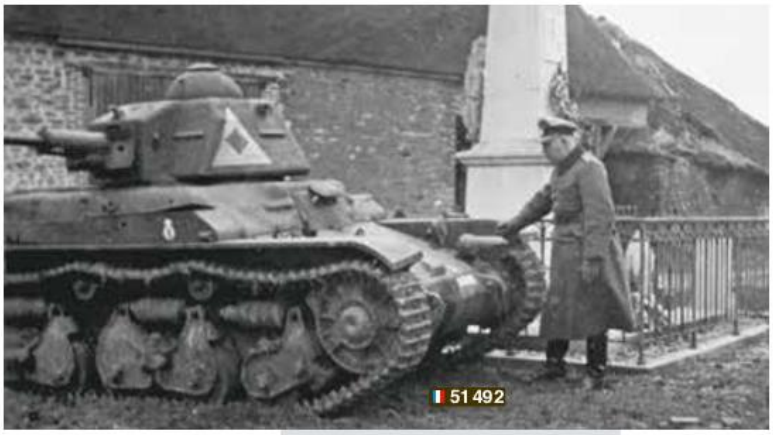


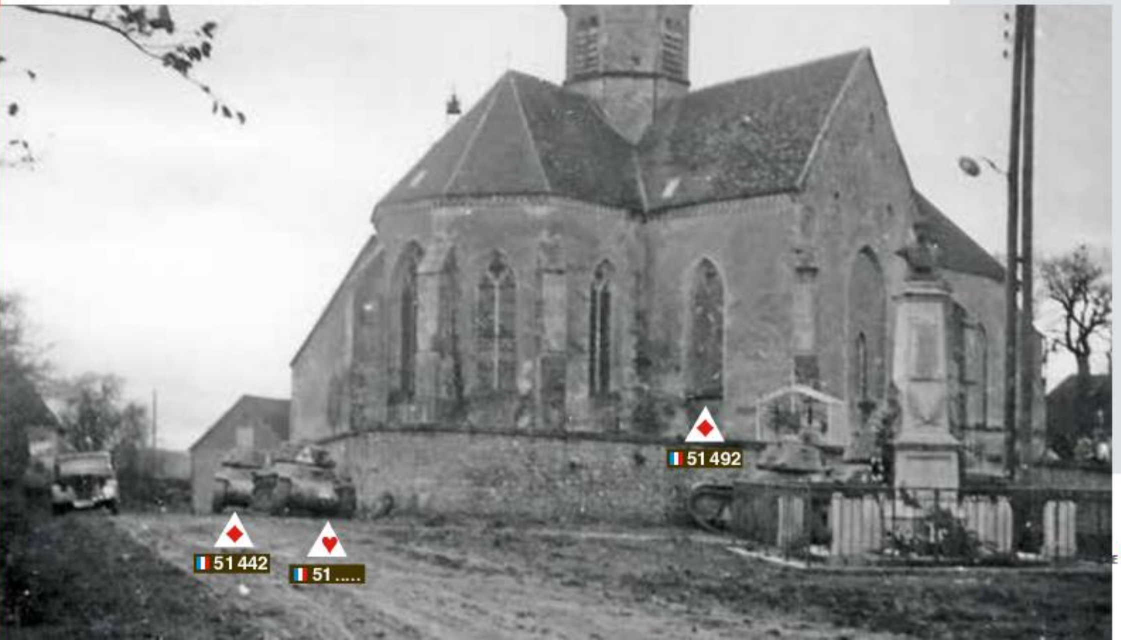


À la **3e compagnie**, la comparaison est encore plus parlante : si le triangle blanc est de taille analogue, l'as est beaucoup plus petit au 1er BCC français *(ci-dessus)* qu'au 1er BCPol *(ci-dessous)*. *(Coll. S. Bonnaud)*

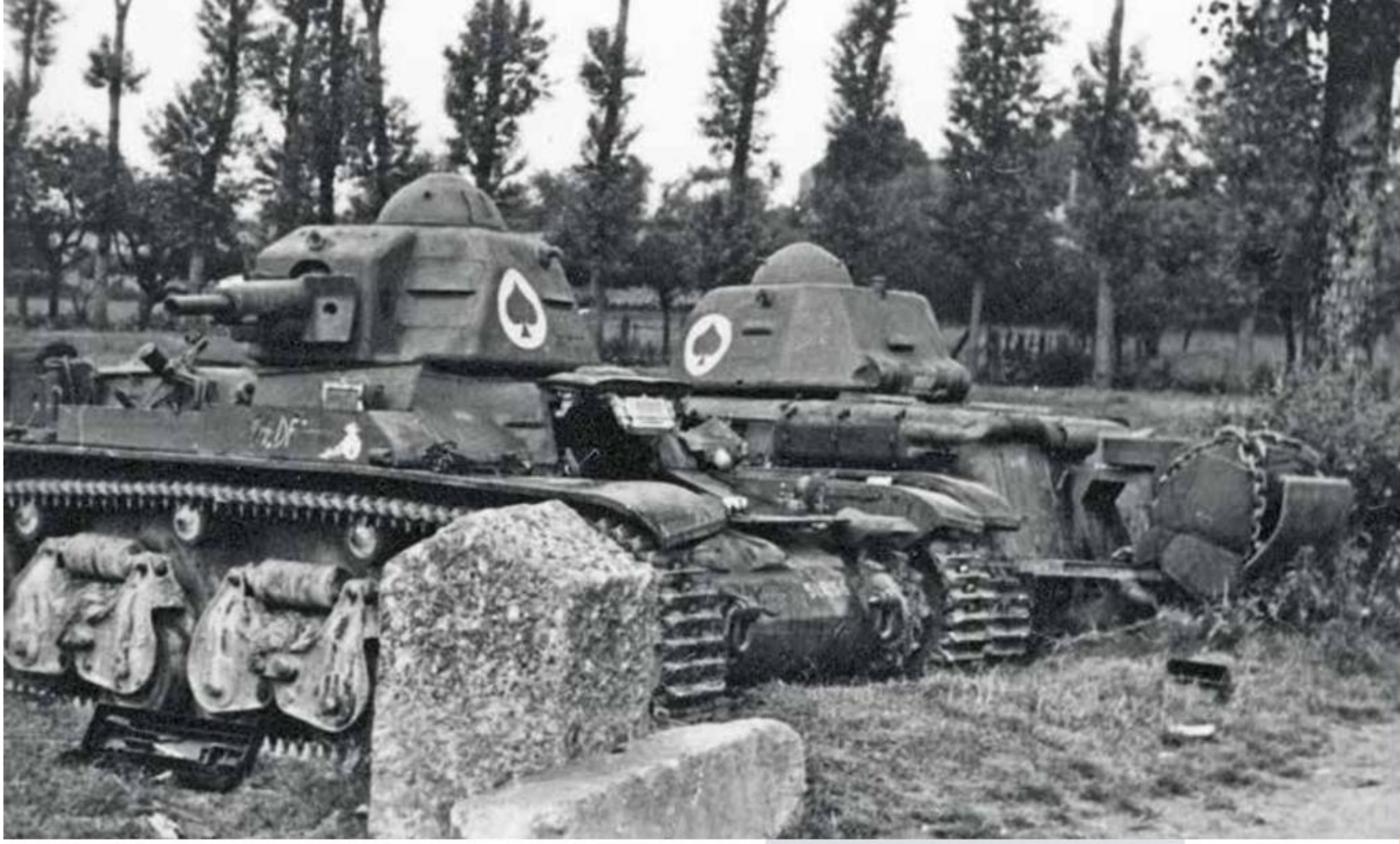


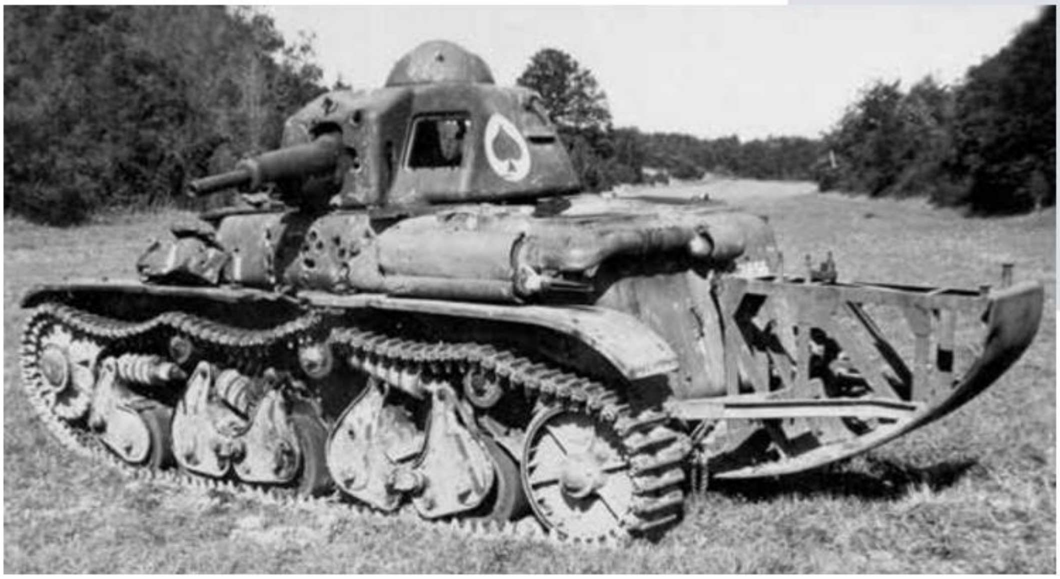






Le 15 juin, au moins trois chars de la **3e compagnie** atteignent **Cussangy** (7 km au sud-ouest de Chaource) et achèvent leur périple autour de l'église. Grâce aux photographies, deux d'entre eux, appartenant à la 3e section, sont à ce jour identifiés : le **R 35** SA 18 51 442 *(ci-dessus à gauche)* et le **R 35** SA 38 51 492 *(ci-dessus)*. Le troisième appareil, visible seulement de loin à l'angle du mur de l'église *(ci-contre à gauche)* n'a pas encore révélé son numéro mais il appartenait à la 2e section (as de cœur discernable sur le triangle blanc). En l'état de nos connaissances, on ne peut affirmer que ces trois chars font partie de ceux rassemblés plus tard à Troyes par les Allemands. *(Coll. Stéphane Bonnaud)*





Dans l'après-midi du 16 juin, faute de carburant, une dizaine de chars, principalement de la 1re compagnie, doit être abandonnée non loin de Chaource, dans les bois avoisinant le château de la Cordelière. Ces deux chars de la 1re section, dont le R 35 SA38 51 456, en font sans doute partie. Plus tard, cet appareil sera déplacé par les Allemands qui le cribleront d'obus de petit calibre. *(ci-contre)*. *(Coll. Stéphane Bonnaud)*

prisonniers. Bien que victorieux, ce détachement se voit définitivement coupé de ce qui reste du Groupement.

16 juin, 22 heures : l'assaut

Les bouchons cessent au sud de Laignes, permettant aux Polonais d'arriver au coucher du soleil sur les hauteurs surplombant Montbard. Ils ont pourtant été devancés : après avoir capturé l'état-major d'une division française à Nuits, une colonne de la 13. ID(mot.) a investi la ville en seconde moitié d'après-midi. Le général Maczek établit son PC à quelque 700 m des premières habitations. Juste avant l'assaut, il réunit ses hommes pour leur rappeler l'importance de cette mission et la chance qu'ils ont de pouvoir combattre à nouveau pour prendre leur revanche sur un régime nazi qui a mis la Pologne à feu et à sang. Son plan repose en partie sur l'effet de surprise : les chars et l'escadron du 24e lanciers doivent culbuter les premières positions allemandes ; l'escadron du 10e PSK prolongera leur poussée. Le groupe du génie reste en réserve. Objectif, capturer un pont sur le canal de Bourgogne pour s'ouvrir un passage.

Lancés à l'attaque, les R35 se heurtent vers 22 heures à une première barricade. Accélérant et tirant de toutes leurs armes, ils forcent le passage. Derrière eux progressent les fusiliers portés polonais aux côtés desquels figure un détachement de tirailleurs sénégalais qui, issus d'une division coloniale débandée, se sont joints au groupement Maczek depuis l'avant-veille.

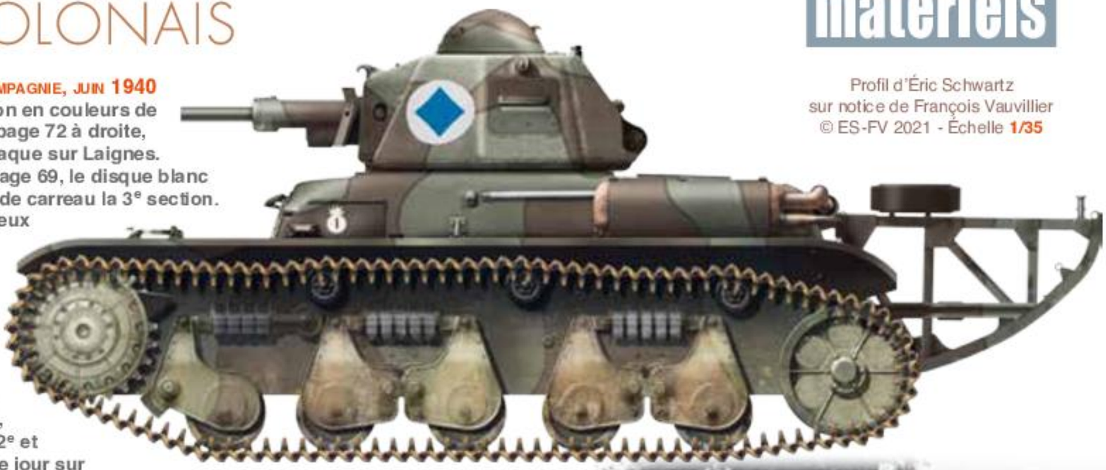
L'ennemi — un bataillon renforcé du 66. Infanterie Regiment de la 13. ID(mot.) — n'oppose initialement qu'une faible résistance. L'attaque polonaise ralentit ensuite lorsque l'escadron de tête, faute de carte, perd son orientation et dévie vers le sud. Le manque d'entraînement des jeunes soldats favorise aussi les défenseurs : certains groupes de combat progressent en marchant au milieu des rues, sans chercher à se protéger le long des murs… Après une demi-heure, l'escadron du 10e PSK vient renforcer les assaillants. Son commandant, le capitaine Otton Eysymont, est rapidement blessé par une grenade, mais l'attaque continue en corrigeant vers l'ouest.

Les chars montrent bientôt leurs limites. Gênés par l'étroitesse des ruelles et l'obscurité, ils peinent à manœuvrer, obligeant leurs commandants à sortir pour les guider depuis l'extérieur. C'est dans ces circonstances que le capitaine Witold Czerniewski et quatre de ses hommes sont blessés par l'explosion d'un obus. En arrivant sur les bords de la Brenne, l'un des chars manque le pont, dégringole de la berge et tombe dans la rivière. Le chef de char s'en sort trempé, mais le mécanicien pilote se noie.

Dans l'assaut sur Montbard, un R 35 manque le pont et plonge dans la Brenne

Malgré ces difficultés et des pertes croissantes, le soutien des R35 permet aux pelo-

LE 1ER BC POLONAIS



Char R 35 51 527 de la 1re compagnie, juin 1940
Ce second profil est la traduction en couleurs de l'appareil présenté en bas de page 72 à droite, qui a participé à la contre-attaque sur Laignes. Comme nous l'avons indiqué page 69, le disque blanc désigne la 1re compagnie et l'as de carreau la 3e section. Or une telle association des deux symboles, réglementaire depuis 1918 sur les chars FT, est exceptionnelle sur les chars légers modernes. Sur Renault R35, on la trouve en premier lieu au 1er BCC français et, par imitation, au 1er BC polonais. Soulignons enfin que, à la 1re compagnie de ce dernier, aucun as de cœur ou de trèfle (2e et 4e sections) n'a été identifié à ce jour sur disque blanc. Mais *l'enquête continue*.

Profil d'Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© ES-FV 2021 - Échelle **1/35**

tons de fusiliers portés de franchir l'un après l'autre le pont sur la Brenne. Sur la rive opposée, la résistance du bataillon allemand faiblit ; les échanges de tirs s'estompent. Une reconnaissance effectuée vers 3 heures du matin par le capitaine Martini Sforza del Pezaro trouve le centre silencieux et abandonné. À 500 m de là, les ponts sur le canal de Bourgogne sont alors à portée de main.

Alors que la victoire semble acquise, Maczek apprend par une estafette que la DLI française n'a pas suivi, préférant tenter d'atteindre Dijon. Sans le renfort de son infanterie, il est impensable de s'ouvrir un passage. Le cœur lourd, il doit se décider à abandonner Montbard. Ordre est donné de se retirer sur la forêt du Grand-Jailly, au nord-est, où le GD se regroupe au lever du soleil.

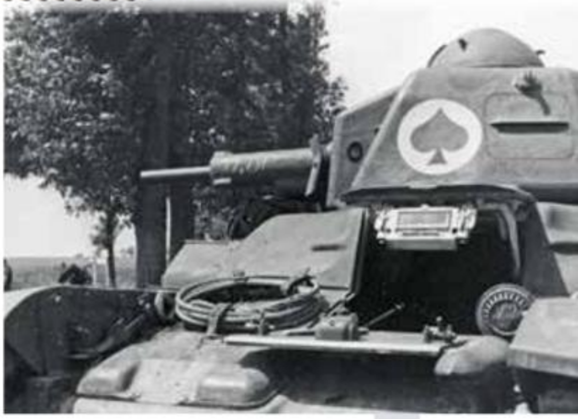
Les combats ont été brefs mais leur bilan montre toute leur férocité : le 66. IR a perdu une quarantaine de tués ou de blessés graves, trois canons antichars, une dizaine de MG 34, un canon antiaérien et une dizaine de véhicules et motos.[18] La situation a été jugée suffisamment grave pour que l'état-major de la 13. ID(mot) juge nécessaire de s'enquérir de la position des éléments SS-Verfügungstruppe les plus proches en raison d'une attaque de blindés sur Montbard.[19] En outre, une vingtaine de Français de la 3e DCR ont été libérés. En retour, le groupement Maczek déplore la perte de trois chars, 12 tués et 45 blessés.

Se disperser pour échapper à l'ennemi

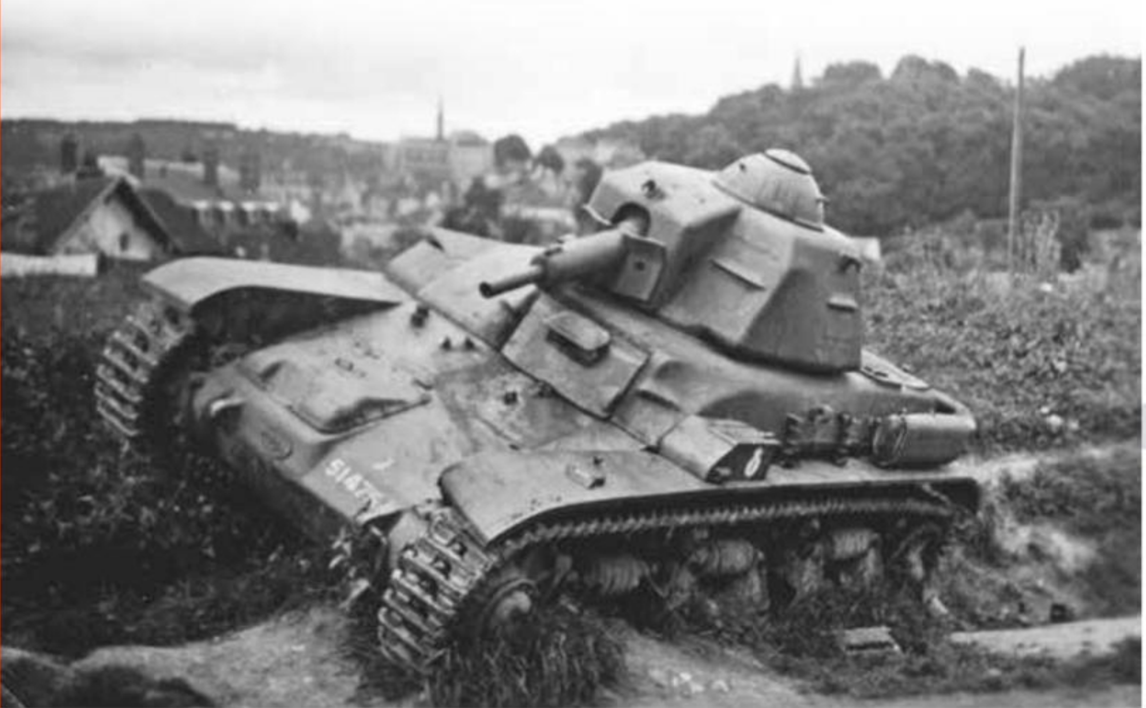
Dans la forêt, les hommes bénéficient de quelques heures de repos : « *La troupe était exsangue et très fatiguée, mais incroyablement excitée et heureuse d'avoir pu prendre l'avantage sur les Allemands* […]. *Dans chaque buisson, des groupes de fusiliers ou de blindés bavardaient simultanément, étalant leur suprématie à Montbard.* »[20]

Le général Maczek et son état-major mettent ce temps à profit pour tenter de trouver une nouvelle sortie de la poche qui se referme inexorablement sur eux. Seuls trois R35 peuvent être maintenus en marche ; les autres doivent être abandonnés faute d'essence. Il ne reste alors plus guère aux Polonais qu'une avant-garde (un peloton moto, une section de chars) et une colonne principale (fusiliers portés et deux pelotons antichars).

Le GD se remet en route à 8 heures le **17 juin** en direction de La Villeneuve-les-Convers, où le général Maczek souhaite bifurquer vers Flavigny-sur-Ozerain,



Vue de détail du **R 35** SA 38 **51 456** de la 2e section (cœur) de la **1re compagnie**. Sur ce char, les taches sont liserées. *(Coll. Stéphane Bonnaud)*



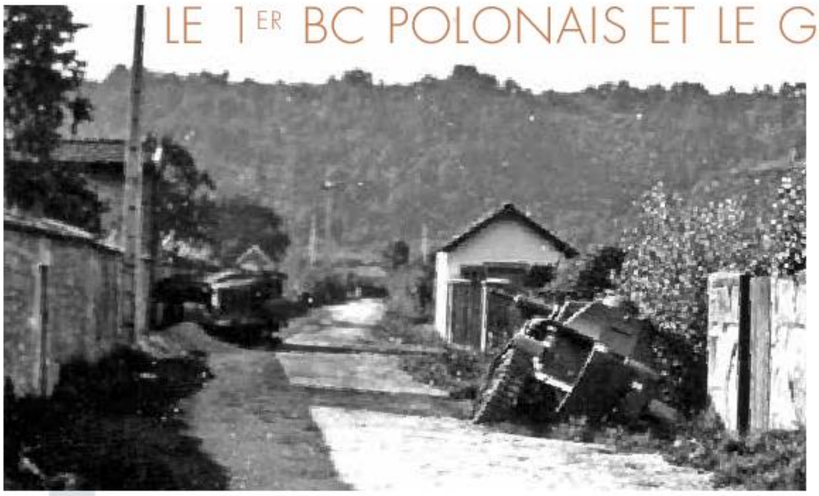
Difficile de trouver meilleure photographie que celle-ci, pour illustrer précisément la contre-attaque du groupement Maczek sur **Montbard**. Avec la ville très reconnaissable en arrière-plan, le **R 35** SA 38 **51 475** est parfaitement localisé **rue Saint-Michel**. L'absence de symbole tactique sur la tourelle autorise à présumer qu'il appartient à la **2e compagnie**.
(Coll. Stéphane Bonnaud)

Notes

[18] Selon le lieutenant-colonel Majewski, PISM B85. Le bilan donné par le lieutenant-colonel Duchon (SHD) est plus élevé : « *4 camions, 7 antichars, 1 chenillette, 4 chenillettes antichars, 1 voiture radio, 1 chenillette blindée, 2 pièces de 77* [sic] *et 3 automitrailleuses* ».

[19] *Beforderte sprüche zum XVI A.K. am 16.6.40. In: Unterlagen der Ia-Abteilung der 13. Infanteriedivision.* Archives du ministère de la Défense de la Fédération de Russie, fonds 500, dossier 12477/146.

[20] Skibiński F., *Pierwsza Pancerna, Wyd. Czytelnik*, Varsovie 1979, page 259.



Le **R 35** SA38 **51 406**, lui aussi présumé appartenir à la **2e compagnie**, a dû être abandonné dans un fossé aux alentours de **Montbard**, (actuelle rue Léonie Delautel, sous réserve). *(Coll. Jean-Yves Mary)*

couper le canal de Bourgogne, puis atteindre les forêts de Saulieu. En chemin, quelques bidons d'essence providentiels découverts dans un fossé permettent de remplir partiellement les réservoirs.

À hauteur de Darcey, la colonne se retrouve nez à nez avec deux blindés allemands : sur l'un d'eux est assis un officier français, agitant un drapeau blanc et informant qu'un cessez-le-feu a été conclu. Les deux groupes se croisent en silence. Peu après, les motocyclistes qui ouvrent la marche informent que Flavigny est déjà tenu par l'ennemi. Le général Maczek s'oriente alors sur Baigneux-les-Juifs, d'où il espère gagner Dijon par une route plus à l'est.

Tombés en panne d'essence, les trois derniers R 35 doivent être abandonnés

De Baigneux, la colonne oblique en direction du sud-est. Quinze kilomètres plus loin, à Poncey-sur-l'Ignon, les trois derniers R35 tombent en panne sèche ; leurs équipages continuent en camions. À Lamargelle, l'état-major est informé par les éclaireurs motocyclistes que les Allemands occupent déjà Is-sur-Tille et Saint-Seine-l'Abbaye, où le lieutenant Malanowski vient d'être tué dans une embuscade.

La seule solution pour passer en direction de la Loire consiste désormais à essayer de se faufiler à pied, à travers des lignes allemandes encore ténues. Faute d'une meilleure option, Maczek dirige les restes de son unité sur Moloy, d'où les colonnes s'enfoncent dans le bois de Malte. Les véhicules et l'équipement sont sabordés dans une clairière à proximité de Vernot.

La dernière nuit est pluvieuse, les soldats dorment dans les camions. Les 75 à 80 hommes qui restent du 1er BCPol se dispersent avant le lever du jour en petites équipes, organisées sous l'autorité d'officiers parlant français. Les 400 derniers fusiliers se mettent en marche à 4 heures du matin. Avançant d'abord en unité constituée, ils arrivent dans l'après-midi devant la route Saint-Seine – Val-Suzon, parcourue par un flot ininterrompu de colonnes allemandes. Maczek n'a alors d'autre choix que de répartir les hommes qui restent par groupes de cinq ou six, avec pour objectif de tenter de gagner Aurillac. Alors que l'obscurité tombe, chacun se met à la recherche d'un passage. Ainsi s'achève la brève existence du Groupement détaché de la 10e brigade de cavalerie blindée polonaise.

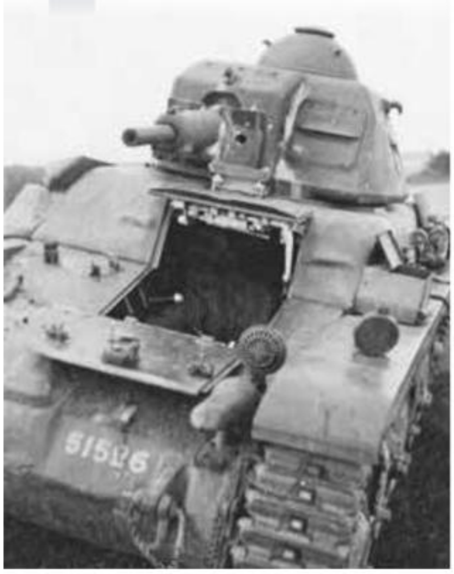
« *La brigade Maczek, engagée à une date et dans une zone où les opérations allaient rapidement évoluer, commandée en outre par des chefs très indépendants, n'a pu donner tout le rendement que la valeur de son matériel et les qualités de son personnel auraient sans doute permis d'atteindre en d'autres circonstances.* »[21]

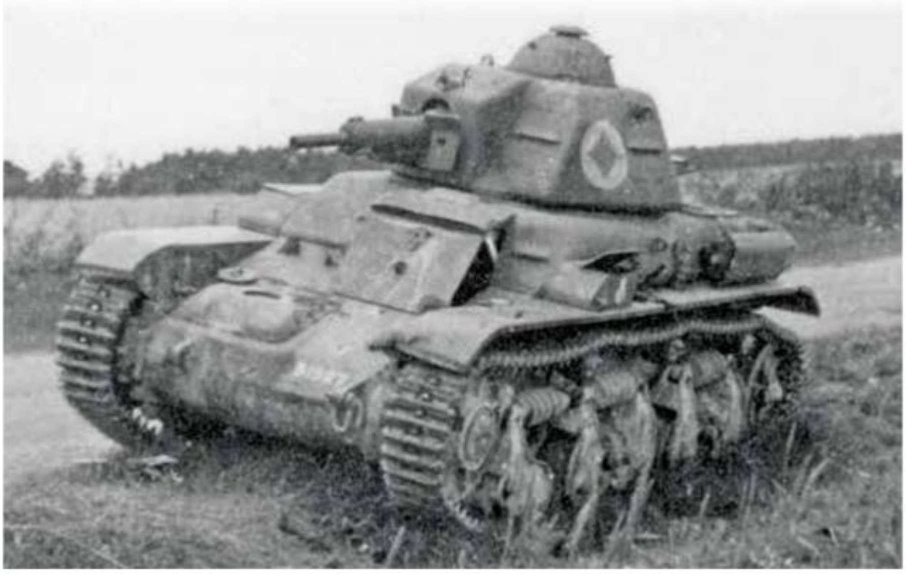
Ce jugement très circonstancié semble néanmoins bien sévère pour résumer l'action du Groupement détaché. Devant l'effondrement du front dès leur entrée en action, les Polonais de Maczek, « *excellents, endurants, pleins d'allant* »,[22] n'ont pu jouer qu'un rôle éphémère. Si Maczek n'a pu utilement s'engager au profit de la 4e armée, on ne peut donner foi à Réquin, qui affirme avoir tout ignoré de sa présence dans son dispositif.[23]

Coupés de toute hiérarchie, les Polonais doivent justement à l'indépendance d'esprit de leurs chefs de réussir à battre en retraite vers le sud. Et la cohésion de la troupe, remarquable au vu des circonstances, leur permet de mordre l'ennemi à Montbard.

Alors que la bataille de France est déjà perdue, le principal succès du général Maczek aura consisté en réalité à éviter à ses hommes la capture et la captivité. Il importe ici de souligner qu'une grosse moitié des 500 hommes dispersés dans le bois de Malte réussiront à gagner la Grande-Bretagne, souvent au terme d'aventures rocambolesques. Là, ils poursuivront leur épopée en créant en 1942 la 1re division blindée polonaise, qui contribuera à la libération de la France et de l'Europe du nord-ouest à partir d'août 1944. ■

Parfaitement localisés à **Coulmier-le-Sec**, ces **R 35** SA38 **51 526** et **51 527** — ce dernier de la 3e section (carreau)— de la **1re compagnie** sont deux des trois chars du détachement d'arrière-garde (capitaine Neklaws) ayant participé victorieusement à la contre-attaque sur Laignes dans l'après-midi du 16 juin. Faute d'essence, ils seront abandonnés lors du repli de Neklaws, coupé des gros du groupement Maczek, en direction de Baigneux-les-Juifs. *(Coll. S. Bonnaud)*



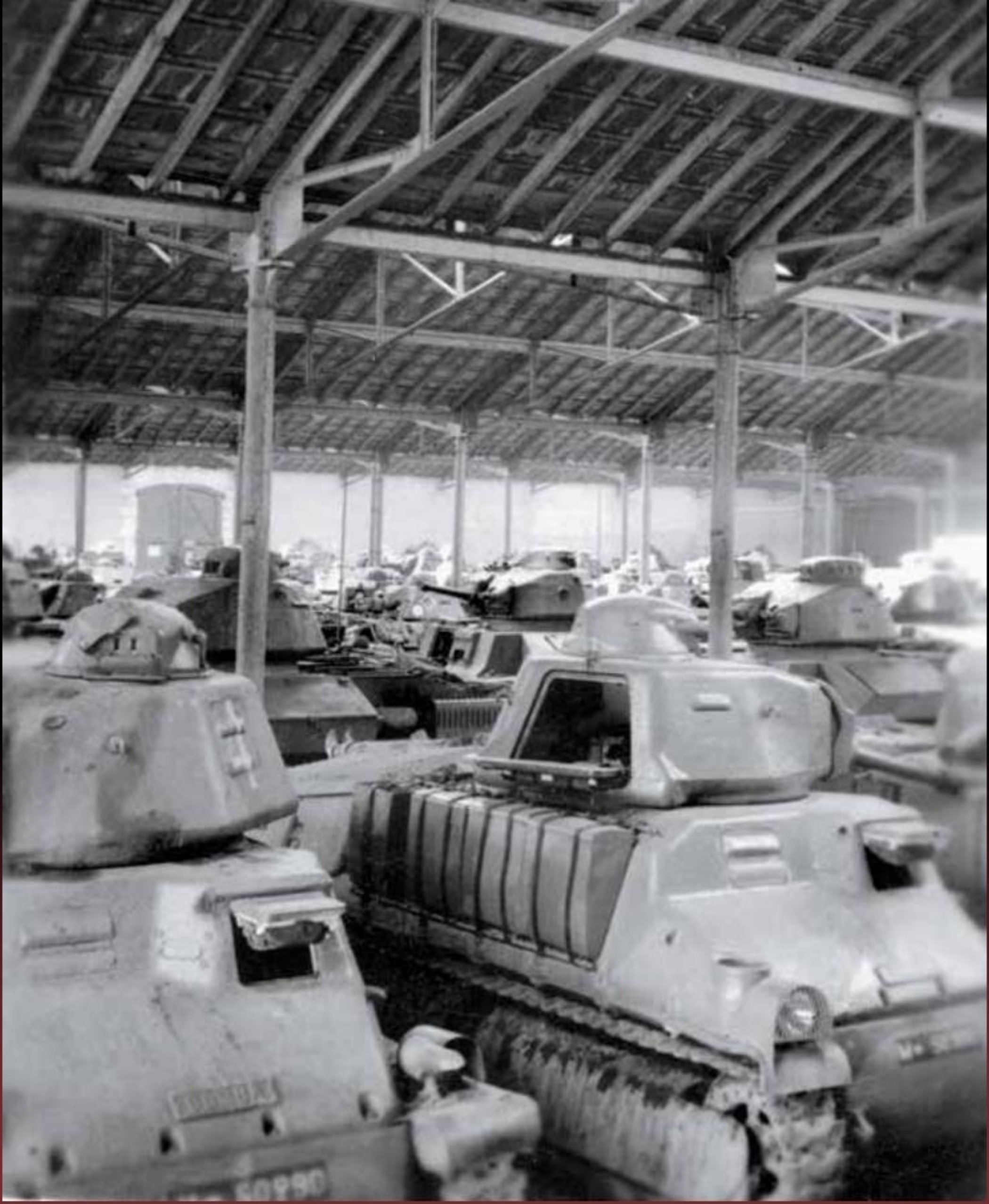


Notes

[21] Rapport du général Georges, inspecteur général des formations terrestres, au ministre de la Défense nationale, Vichy, 8 août 1940, SHD.

[22] Rapport du capitaine Rolandey, SHD.

[23] Réquin É., *op. cit., p. 143.*



La liquidation
ET L'AMPLEUR DU BUTIN

Jacques BELLE
Iconographie et légendes
François Vauvillier

À l'entrée en vigueur de l'armistice, le 25 juin 1940, que reste-t-il des quelque 4300 engins blindés jetés, du côté français, dans la bataille ? Et quel sera leur sort final ? C'est ce que nous allons découvrir dans l'épilogue de ce panorama d'ensemble débuté dans notre numéro 132.

Des chiffres donnés dans nos précédents numéros, [1] il résulte que, s'agissant des seuls blindés français — les matériels anciens FT et 2C étant exclus — 3548 d'entre eux dont 3061 chars et 487 automitrailleuses avaient été engagés depuis le 10 mai 1940 dans la **première phase** de la campagne sur le front du Nord-Est et que sur ce total, à la date du **4 juin**, 2259, soit 63 % des matériels engagés, dont 1869 chars et 390 AM, devaient être considérés comme perdus pour une cause ou pour une autre.

LE BILAN DU CÔTÉ FRANÇAIS

Dans la **seconde phase** débutée avec l'offensive allemande sur la Somme le **5 juin** et poursuivie tout au long de la campagne de France jusqu'à l'entrée en vigueur de l'armistice le 25 juin, ce sont 1912 blindés dont 1750 chars et 162 AM qui avaient été engagés avec les armées dans les diverses unités mécaniques préservées, rescapées ou reconstituées, écoles comprises. On retiendra que les trois cinquièmes d'entre eux étaient déjà en compte dans le précédent total et que le complément provenait de la livraison, au cours des dernières semaines, de 708 engins blindés (614 chars et 94 AM) qui avaient été, soit réceptionnés neufs pour les séries en cours de production, soit déstockés ou transférés de l'instruction pour les autres.

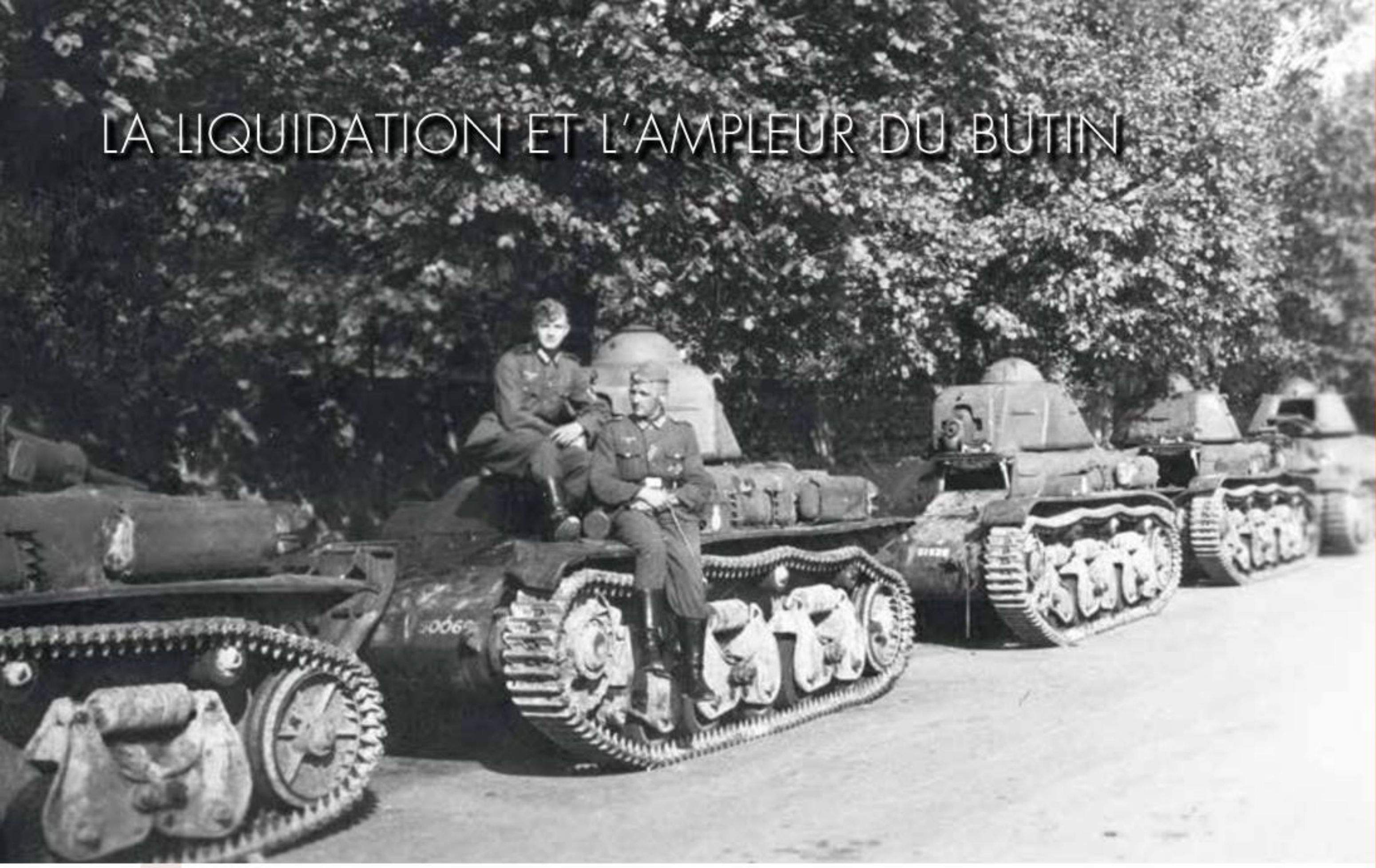
Au lendemain de l'armistice le **26 juin**, le général Keller rapportait au commandant en chef les dispositions qu'il avait prises conformément à ses instructions antérieures pour regrouper, d'une part les chars recensés en état de marche dans les trois grandes unités mécaniques de l'infanterie (1^re^, 2^e^ et 4^e^ DCR), de

En titre. **À Périgueux, les chars stockés sous contrôle proviennent en majorité des unités qui se sont repliées en bon ordre dans le Sud-Ouest. À droite, sous sa livrée en gris d'apprêt, le Somua S35 M 🇫🇷 50300 semble pourtant être sorti d'usine sans autre forme de procès.** *(Coll. S. Bonnaud)*

NOTE

[1] L'étude d'ensemble est à retrouver dans :
- *GBM 132 pp. 13-34*
- *GBM 133 pp. 17-26*
- *GBM 135 pp. 53-64*
- *GBM 136 pp. 75-80*

LA LIQUIDATION ET L'AMPLEUR DU BUTIN



Contrairement aux apparences, cette photographie est tout sauf banale : elle associe le char **R 35** **51 532** présenté en recette le 24 mai 1940, — c'est le plus haut numéro retrouvé à ce jour — avec le **50 069**, 69e de série, livré dès 1936. Ce dernier, anciennement au II/507e RCC puis au 20e BCC, sauté sur une mine en septembre 1939, a été remis « *à l'état de neuf, tous les ensembles intérieurs, les trains de roulement et la tourelle ayant été changés* » et réceptionné à nouveau le 3 février 1940. Les deux appareils, armés du 37 SA 18, se retrouvent en juin 1940 au **1er BC POLONAIS** (➡ *pages 61-72*) avant de tomber aux mains des Allemands. Ce Sammelstelle non localisé à ce jour rassemble aussi des **HOTCHKISS H 39**. *(Coll. Stéphane Bonnaud)*

l'autre les chars momentanément indisponibles dans les parcs d'armée et les engins durablement immobilisés dans le parc de réserve générale (PEB 101) [2] et à l'ERGM, ces derniers repliés ensemble au sud de la Garonne. Le 29 juin, Keller rendait compte du recensement des chars disponibles à la suite de la suppression des commandements de chars d'armée et du regroupement des matériels, sauf quelques compagnies isolées, dans les DCR : 34 chars B, huit D 2, 113 R, six H, cinq S, soit en tout 166 appareils, plus six AMD. *Grosso modo* la valeur d'une DCR.

Les autres engins de la cavalerie, ceux du corps de cavalerie, de la 4e DLM, de la 3e DLC et des groupements de cavalerie divers devaient être dénombrés par ailleurs. On peut penser qu'ils comptaient une dizaine de chars H, une vingtaine de S et une vingtaine d'AMD, la valeur d'une petite DLM du modèle allégé. À quoi pouvaient s'ajouter les engins des parcs et le bric-à-brac des automitrailleuses de divers types repliés avec le COMAM.

Par les clauses d'armistice, les Allemands se rendent maîtres de tout le matériel

Au plus quelque 250 blindés en état de marche, une cinquantaine peut être dans les parcs, tel était le format final des unités mécaniques françaises au regard des 4 300 et plus qui avaient été engagés depuis le 10 mai dans la bataille.

Mais une fois l'armistice entré en vigueur, il allait falloir se conformer à ses clauses concernant les engins blindés qui relevaient, comme pour les autres armements, de ses articles 5 et 6. Selon l'article 5, « *il pourra être exigé que* [...] *les chars de combat, tous les moyens de traction et les munitions des unités de l'armée française engagées contre l'Allemagne qui se trouvent au moment de l'entrée en vigueur de la convention sur le territoire ne devant pas être occupé* [...] *soient livrés en bon état.* »

Selon l'article 6, « *les armes, munitions et matériels de toute espèce restant en territoire français non occupé* [sous-entendu, s'ils n'ont pas été réclamés], *dans la mesure où ceux-ci n'auront pas été laissés à la disposition du gouvernement français pour l'armement des unités autorisées, devront être entreposés ou mis en sécurité sous contrôle allemand.* » Cela supposait, simultanément à la démobilisation et au désarmement des unités, de recenser lesdits engins et de les regrouper dans des entrepôts sous contrôle, en distinguant ceux qui avaient été engagés et ceux qui ne l'auraient éventuellement pas été. Le tout sous les directives de la Commission allemande d'armistice.

Les chars, « stockés sous contrôle »

Nous ne connaissons pas d'autre dénombrement que celui du 29 juin des blindés rassemblés dans les unités au moment de leur démobilisation au cours des semaines qui suivirent. Nous disposons en revanche de l'état établi le 16 juillet 1940 pour dénombrer les chars expédiés sur les lieux de stockage :

– Périgueux : 65 d'infanterie [3] et 28 de cavalerie ;
– Mably (près de Roanne) : 20 chars [3] et 11 FT ;
– Bergerac : sept B, sept R 35, neuf H et 14 FT ;
Soit un total de 136 chars modernes. [4]

Un autre état des matériels à conserver dans les dépôts de stockage, daté du 18 août, indique que les engins modernes concernés sont rassemblés à Bergerac et qu'il s'agit bien de ceux dont on peut justifier par leurs carnets de bord qu'ils n'appartenaient pas à des unités engagées contre l'Allemagne. Il ne reste plus alors, hormis 101 chars FT stockés à Mably, que 76 chars modernes : 25 Renault, cinq Hotchkiss, trois FCM 36, sept D 2, 29 Somua dont un prototype S 40 et un char armé d'un canon de 75, [5] sept B 1 *bis*. [6]

Compte tenu de la rigueur avec laquelle la Commission allemande d'armistice allait examiner les justifications de l'engagement ou non des matériels concernés, on peut penser que ces engins, provisoirement préservés, pouvaient légitimement s'ajouter au capital de ceux qui à la date du 25 juin étaient

---

NOTES

[2] Anciennement *parc d'engins blindés* (PEB) de la 1re armée, suivant la numérotation en série 100 adoptée à la mobilisation pour ces organes.

[3] Non détaillés par type.

[4] Note n° 672-1/EMA du 16 juillet 1940 à la Direction des services de l'armistice.

[5] Il s'agit du SAu 40.

[6] Annexe à DM n° 2 108-1/EMA du 18 août 1940.

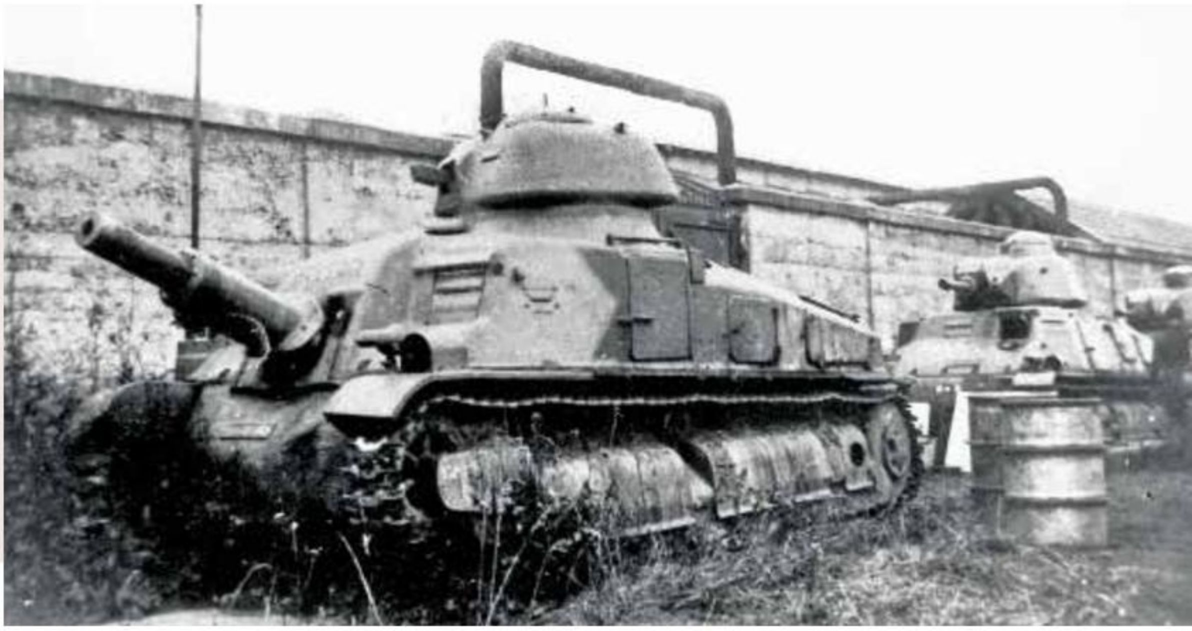
7 - Bilan d'ensemble des moyens blindés du 1er mai 1940 à l'armistice et estimation du butin

	AMR	*H*	*S*	*ACG1*	*R*	*FCM*	*D2*	*B*	*Chars*	*AM*[A]	*AMD35*	*Blindés*
1. Total reçu au 1er mai 40	**320**	**970**	**396**	**47**	**1405**	**100**	**63**	**306**	**3607**	**253**	**462**	**4322**
1bis. Reçus au 10 mai[B]		*1000*	*410*		*1200*	*100*		*326*			*480*	
2. Répartition au 10 mai 40												
Nord-Est, cavalerie	275	535	288						1098	63	388	1459
Nord-Est, infanterie		347			900	90	59	260	1656			1656
Écoles, dépôts, ERGM	45	66	122	47	175	10	4	66	535	70	88	693
TOE[C]		47[D]			125		…..[C]		172	120[A]	4	296
Export		5		10[E]	240[F]				255			255
3. Reçus du 4 mai au 1er juin	*29*[G]	110	30	3	198		24	42	407		51	458
3bis. Produits en mai 40[H]	*13*[G]	122	44		206		20	52	444		92[J]	536
4. Total reçu au 15 juin	320	1080	440	50	1611	100	91	377	4069	253	496[J]	4818
4bis. Total final (sauf TOE et export)	**320**	**1028**	**447**[I]	**50**	**1291**	**100**	**91**	**377**	**3704**	**133**	**553**[J]	**4390**
5. Engagés du 10 mai au 4 juin	275	912	367	20	1035	90	68	294	3061	80	407	3548
5bis. Perdus au 4 juin	262	714	306	8	369	36	30	144	1869	56	334	2259
6. Engagés du 4 au 25 juin	58	314	114	42	900	47	96[K]	179	1750	53	109	1912
6bis. Compléments du 4 au 25 juin	*45*	*111*	*53*	*30*	*231*	*7*	*61*[K]	*76*	*614*	*53*	*41*	*708*
7. Total engagé (lignes 5 + 6*bis*)	**320**	**1023**	**420**	**50**	**1266**	**97**	**129**[10]	**370**	**3675**	**133**	**448**	**4256**
8. Regroupement après le 25 juin												
DCR et matériels de l'infanterie		6	5		113	4	8	34	170		6	176
DLM et matériels de la cavalerie		*10*	*20*						30	13	22	65
Établissements et parcs de matériels									?			?
9. Stockés (Art.6 de la Conv. d'armistice)		5	27		25	3	7	7	74		51	125
9bis. Autorisées en métropole											64	64
10. Pertes en opérations 10 mai-25 juin *(= ligne 7 – ligne 8)*	**320**	**1007**	**396**	**50**	**1153**	**93**	**121**	**336**	**3476**	**120**	**420**	**4016**
10bis. Pertes du 4 au 25 juin *(= ligne 10 – ligne 5bis)*	58	293	90	42	784	57	91	192	1607	64	86	1757
11. Total livré ou récupéré en 1940-1942 (Beute-Panzer)	*…?*	*600*	*300*		*800*	*50*		*150*	*1900*		*200*	*2100*
Pz.Div. / Aufklärung.											189	
Pz.Abt. / Sicherung.		500 +	250 +		…?							
transformation pour *Art / PzJäger*		68			200							
transformation pour autres emplois					400+							
livrés à l'Axe (Roumanie, Italie, etc.)			32		180							

NOTES

A. Sauf les White TBC et Berliet VUDB, non prises en compte.
B. L'export n'est pas pris en compte.
C. Plus, pour mémoire, *env. 152* chars D1 en Tunisie (sur 160).
D. Chars H dans les TOE : 32 en AFN, 15 au CEFS.
E. Exportées en Belgique (➠ *GBM 84 et GBM 123).*
F. Se décomposant en 50 Pologne et 40 Roumanie juste avant-guerre, puis 100 Turquie (50 en février, 50 en mars 1940) et 50 Yougoslavie en avril 1940.
G. AMR ZT4 (non prises en compte car non armées pour la plupart).
H. Décalage en plus ou en moins avec les réceptions.
I. Production finale des S35 : 447, compte tenu des chars stockés au titre de l'Article 6.
J. Production finale des AMD 35 au 25 juin : 529 (hors les 24 PC), dont 52 sans tourelle.
K. Dont les 45 D1 du 67e BCC venu d'AFN.

SOURCES : **1**, **3**, **4** - SHD / SAET 7N 4202, 4222, 4225, 4228 et 4232. **1 *bis*** - Rapport Georges. **5 à 9** - SHD divers états, rapports, JMO, etc. **10** - Solde des sources précédentes. **11** - Selon divers auteurs.



Versé à PÉRIGUEUX pour y être « *stocké sous contrôle* », l'unique exemplaire du canon automoteur SOMUA SAU 40, engin spectaculaire au milieu des matériels de série, a attiré l'attention des personnels français qui sont encore là autour de leurs engins (en arrière-plan, avec deux S 35). Curieusement, alors que notre automoteur de 75 a fait l'objet d'un marché et qu'il est donc, pour quelques temps encore, propriété du gouvernement, il n'a jamais reçu d'immatriculation militaire et porte, encore en ce début de juillet 1940, son numéro « de garage » initial **2092-W1** (➠ *tous détails dans GBM 96). (Archives Pierre Touzin)*

LA LIQUIDATION ET L'AMPLEUR DU BUTIN

encore intacts mais relevaient quant à eux de la livraison obligatoire. Ils pouvaient en tout cas être exclus du calcul des pertes.

L'enjeu pour le gouvernement de Vichy était en effet de considérer les matériels à conserver comme stockables mais non livrables, ce que la Commission d'armistice n'accepta semble-t-il jamais dans le principe mais toléra, notamment en autorisant en octobre 1940 l'expédition de 23 des Somua conservés pour renforcer la défense de l'AOF. [7] En ce qui concerne ces chars Somua type S35, notre recensement de 367 engins engagés en première phase et de 53 autres en plus dans la seconde, soit 420 au total, est à rapprocher des 440 reconnus par la SAET comme effectivement produits à l'armistice : l'écart correspond, à quelques unités près, aux engins stockés à Bergerac, étant souligné que la production finale de Saint-Ouen a frisé, sinon atteint, les 450 matériels. Le 451ᵉ à sortir des chaînes devait être un Somua S40 (type constructeur AC5) mais c'est un prototype, et non un engin de série, qui figure sur l'état de stockage. [8]

Le même rapprochement fait ressortir un total de 1023 chars H engagés au Nord-Est (912 plus 111) au regard des 1080 réputés produits [9] et donc, déduction faite des cinq chars exportés, des 32 expédiés en AFN et des 15 engagés en Scandinavie, laisse l'écart de cinq correspondant aux chars stockés au titre de l'article 6. Il en va de même pour les autres types de chars produits, soit en série non limitée au titre du programme de guerre (R et B), soit en série à quantité arrêtée (FCM 36 et D 2).

Nous reconnaîtrons volontiers que le calcul des 614 chars livrés en complément et engagés dans la période finale de la deuxième phase comporte une part d'estimation résultant du caractère incomplet ou incertain des sources au vu des circonstances, surtout en ce qui concerne les engins provenant des écoles ou de l'instruction. Le résultat obtenu traduit bien cependant, sinon l'exactitude absolue, du moins la cohérence et la vraisemblance du traitement des données dont nous disposions. En tout état de cause, le faible nombre des chars stockés sous contrôle contribue, s'il était besoin, à détruire la légende des nombreux chars neufs ou en état de combattre restés inutilisés. [10]

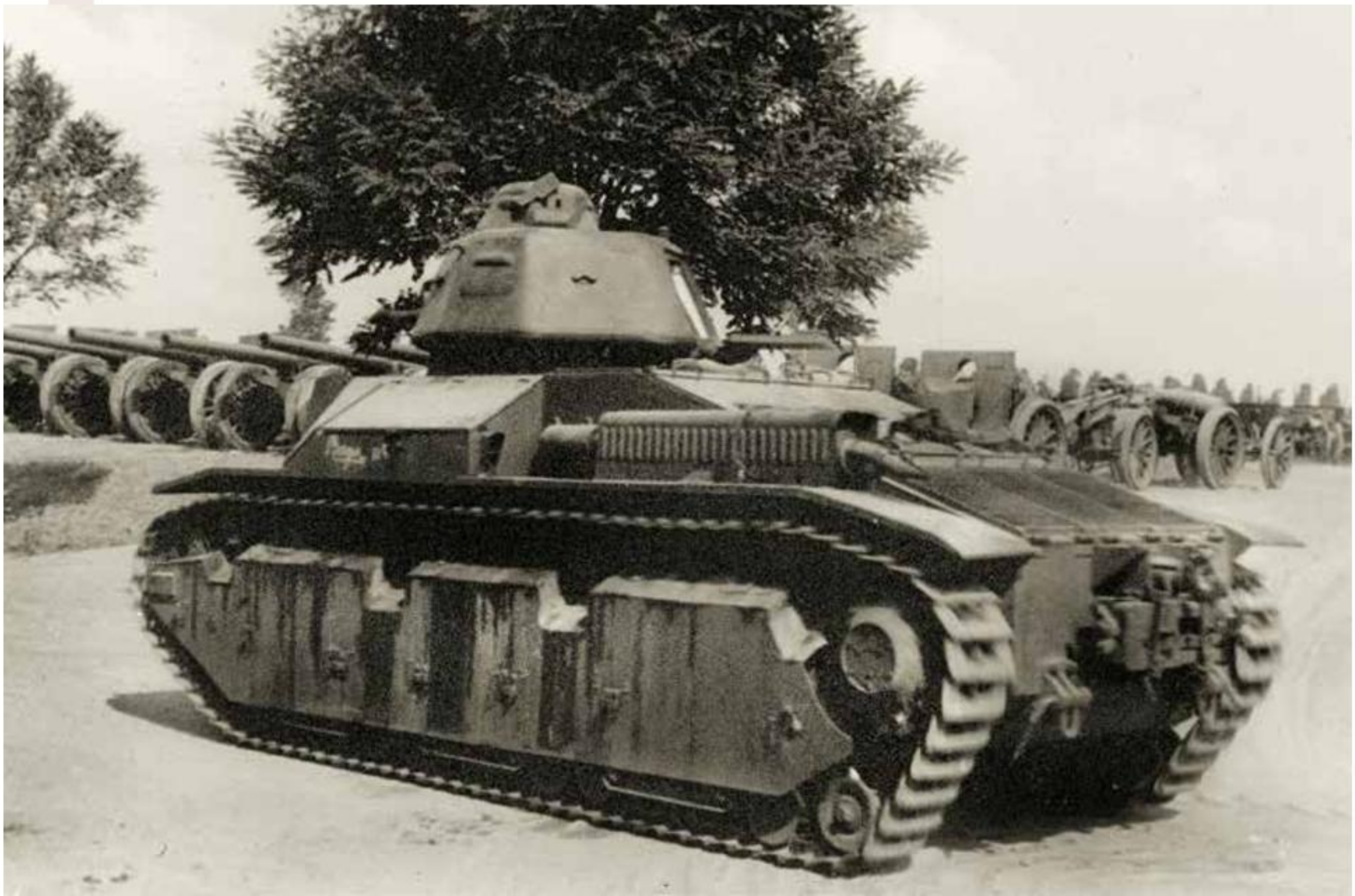
Les automitrailleuses, autorisées ou non

La question des automitrailleuses devait être traitée à part dès lors qu'il fut acquis que 64 d'entre elles, toutes du type AMD 35 Panhard (« *voiture spéciale 178* » selon la désignation constructeur) avec armement réduit à deux mitrailleuses, seraient autorisées dans le cadre des forces de l'armistice conservées pour le maintien de l'ordre en vertu de l'article 4 de la convention. Un tableau joint à la DM n° 2226-1/EMA du 21 août 1940 relative aux mouvements interrégionaux nécessaires pour réaliser les dotations en véhicules spéciaux de l'armée d'armistice fait état des expéditions d'une région à l'autre de 39 voitures — une partie de celles destinées à doter l'armée de l'Armistice — et du versement de 51 autres dans les dépôts sous contrôle de Périgueux (47 ex.) et de Neuvy-Pailloux, dans l'Indre (4 ex.). L'on en déduit qu'il devait subsister, avant ces mouvements, *au moins* 115 AMD 35 (64 pour les dotations nouvelles + 51 stockées sous contrôle).

Un cas particulier, les AMD Panhard : 64 sont autorisées pour l'armée de l'armistice

Notre recensement des AMD 35 Panhard engagées, 407 dans la première phase plus 41 livrées et engagées dans la seconde, soit au total 448, est à rapprocher des 521 « *voitures spéciales type 178* » standard de série sorties d'usine avant l'armistice [11] ; La différence substantielle entre ces deux chiffres — plus de soixante-dix voitures — pourrait trouver une explication dans le nombre d'AMD 35 mises en service sans tourelle, avec ou sans support de fortune pour l'armement. [12]

Ce char D2 tout neuf n'a dû quitter l'usine Renault de La Chaléassière (Saint-Étienne) que pour être envoyé directement au STOCKAGE À MABLY (ROANNE). Il illustre le sort des derniers chars produits, qui n'eurent pas le temps d'être livrés aux unités. *(Coll. S. Bonnaud)*



NOTES

[7] Notes de la délégation française auprès de la Commission d'armistice n° 3394/FT du 4 septembre 1940 et n° 3945/FT du 13 septembre 1940.

[8] Sur le **S 40**, ➠ *GBM 88 pp. 62-69*, GBM 107 pp. 6-7 et *GBM 108 pp. 8-10*. Cinq exemplaires auraient été finalement achevés, dans la clandestinité.

[9] Chiffre de l'EMA/SAET (➠ *note 10 ci-dessous)* mais les découvertes toutes récentes (➠ *GBM 136 page 74)* montrent que le chiffre de 1120 appareils quasi terminés a été atteint, dont un peu plus de 1100 effectivement livrés complets aux unités.

[10] Selon l'état récapitulatif de la SAET du 4 août 1940, avaient été reçus respectivement :

	au 1er mai	*au 15 juin*
S	396	440
H	970	1080
R	1405	1611
B	306	377
FCM	100	100
D 2	63	91

Il est avéré que les totaux de la SAET au 15 juin sont un peu en-dessous de la réalité.

[11] Archives constructeur. Le total général produit est de 553 voitures, dont 8 AMD Colonies à puits de tourelle étroit et 24 voitures PC (➠ *GBM 80 page 45)*.

[12] ➠ *GBM 86 pages 22-31*.

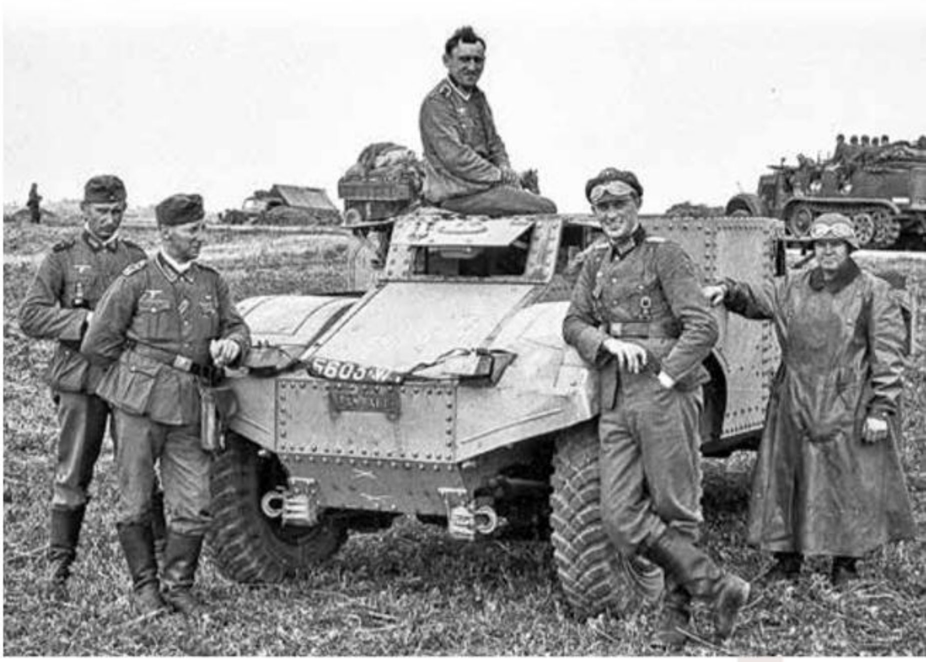
Reste la question des pertes. Un calcul global est certes possible et relativement aisé par soustraction entre les quantités attestées pour avoir été produites et restées sur le sol métropolitain et les effectifs recensés dans les unités combattantes ajoutés à ceux qui resteraient, soit stockés, soit autorisés (dans le cas des AMD35). Le même résultat serait obtenu par soustraction entre les matériels engagés depuis le 10 mai et les matériels recensés le 29 juin dans les grandes unités chargées du regroupement avant leur dissolution : 3476 chars et 540 AM, au total 4016 blindés (➠ *ligne **10** du tableau page 75).*

Une étude ancienne, inédite

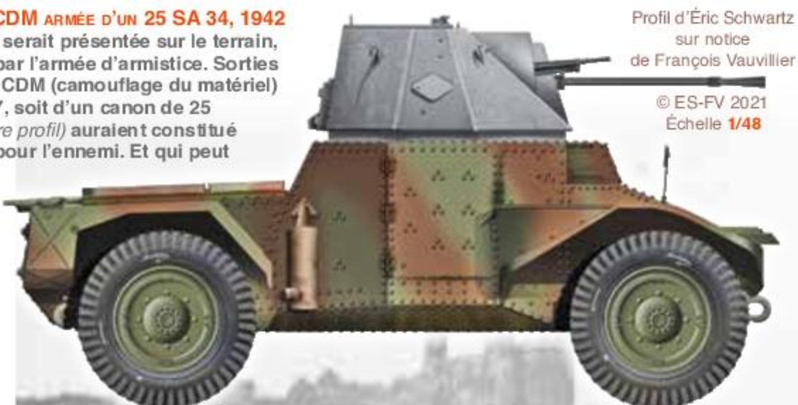
Il serait évidemment intéressant d'en savoir plus sur la nature de ces pertes et de pouvoir distinguer en particulier celles qui résultent des combats de celles relatives à des engins abandonnés en panne dans un état plus ou moins satisfaisant faute d'avoir été récupérés pour réparation, ou bien détruits par sabordage avant que l'ennemi ne s'en saisisse.

Une étude de 1950, non publiée, du service historique de l'armée (SHA) [13] peut aider à trouver un début de réponse. Elle comporte en annexe un décompte des chars effectivement engagés dans les opérations actives contre les forces armées allemandes au cours de la campagne de France, annexe qui en exclut toutefois les 320 AMR chenillées de la cavalerie et les 45 D 1 de l'infanterie.

Au regard du chiffre retenu par l'étude en question (3413 chars perdus), un peu plus de la moitié (1719 ex.) aurait été définitivement perdue du fait de l'action de l'ennemi dont 1641 par canon (artillerie, chars, antichars), 43 par mines et 35 par avions. Ceci permet de déduire, après soustraction des quelque 200 chars restés disponibles selon le recensement du 25 juin, que 1500 autres auraient été laissés sur le terrain pour une cause autre que l'action de combat. Mais comme il y a lieu de penser que tout ce qui avait été perdu par l'un en zone occupée avait été le cas échéant saisi par l'autre et que, quoi qu'il en fut, tout ce qui avait pu être sauvé en zone non occupée était potentiellement livrable, nous aurons à confronter ces chiffres avec ce que nous savons des engins récupérés et utilisés par l'ennemi comme Beute-Panzer.



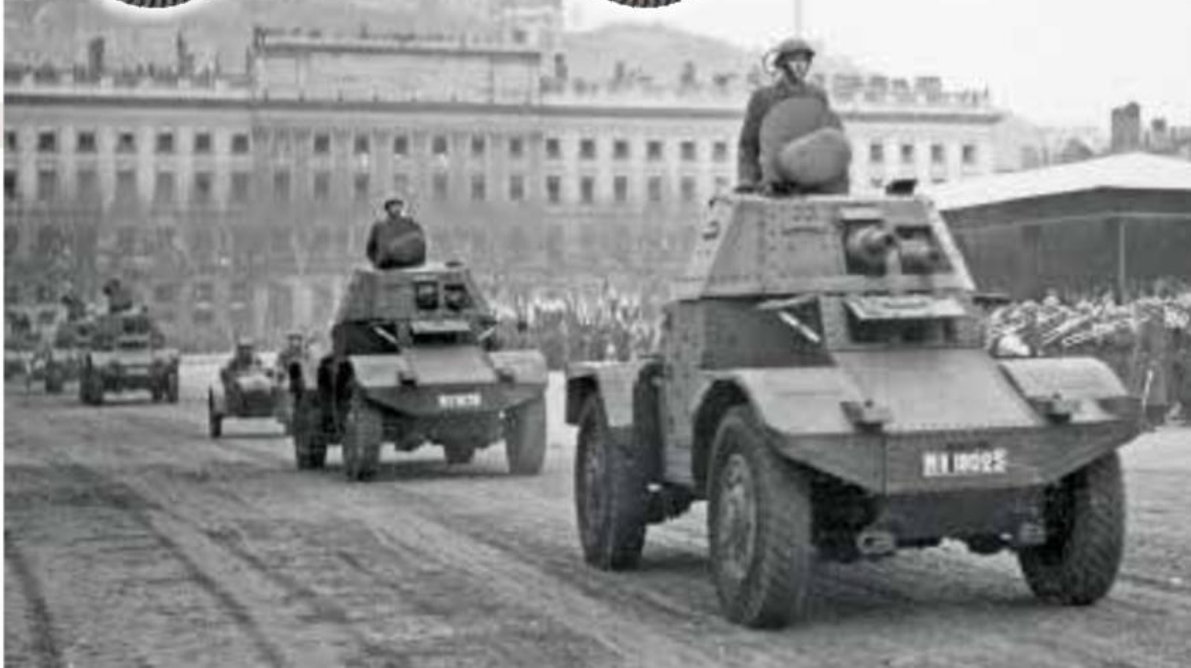
Entre 50 et 70 AMD 35 sans tourelle sont jetées dans la bataille ou sur les routes en juin 1940. Celle-ci est encore en gris d'apprêt et porte une immatriculation d'usine. *(Coll. F. Vauvillier)*



AMD 35 Panhard à tourelle CDM armée d'un 25 SA 34, 1942
Voici une AMD telle qu'elle se serait présentée sur le terrain, en cas de reprise du combat par l'armée d'armistice. Sorties de leurs caches, les tourelles CDM (camouflage du matériel) armées, soit d'un canon de 47, soit d'un canon de 25 avec embrasure pour FM *(notre profil)* **auraient constitué alors une mauvaise surprise pour l'ennemi. Et qui peut dire que cette configuration n'a pas existé ? Car, les mémoires de Joseph Restany le confirment, les tourelles CDM ont bel et bien été montées, début 1942, pour essai, sur des AMD Panhard de l'armée de l'armistice** (➠ *tous détails dans GBM 86 pages 22-31).*

Profil d'Éric Schwartz
sur notice
de François Vauvillier

© ES-FV 2021
Échelle **1/48**



L'armée de l'armistice en métropole est autorisée à aligner huit AMD dans chacun de ses huit régiments de cavalerie type « groupe de reconnaissance » mais le canon antichar de 25 mm SA35 leur est interdit : il est remplacé par une seconde mitrailleuse, comme on le voit ici sur les voitures M 18023 et M 16176 du 11e cuirassiers défilant place Bellecour à Lyon. Diverses photographies le prouvent, l'armée de l'armistice dispose aussi d'un certain nombre d'AMD sans tourelle en surnombre, prêtes à recevoir les tourelles CDM. *(Coll. Stéphane Bonnaud)*

Note

[13] *Notice relative aux destructions d'engins blindés au cours de la guerre 1939-1945* - n° 1996 du 30 octobre 1950 (SHD, 9N150). Dans les remarques accompagnant l'envoi de la notice, le lieutenant-colonel Trutat, chef p.i. du SHA, formule des réserves sur le fait que les renforcements opérés entre le 20 mai et le 25 juin ont été sommairement traités et que les archives de la cavalerie sont particulièrement lacunaires, surtout en ce qui concerne les automitrailleuses. Ceci explique les écarts avec les chiffres que nous avons retenus mais ne saurait changer les ordres de grandeur.

Un Panzer IV disloqué. *(Coll. FV)*

Le bilan du côté allemand

La légende de la supériorité numérique des blindés allemands dans la bataille engagée le 10 mai 1940 a été un temps alléguée par les rapports d'opérations, tels celui de Gamelin du 18 mai ou celui de Georges du 18 août 1940. De façon plus surprenante, elle a été reprise dans les Mémoires de Weygand, bien postérieurs à la guerre, où il est encore question de 7 500 chars répartis entre dix divisions blindées (qui existaient) dans 40 bataillons (il en existait 35) et 25 à 30 bataillons de réserve générale (qui n'existaient pas).

Cette légende a pourtant été mise à mal dès 1941 à l'occasion du procès de Riom, dès lors qu'on put connaître assez exactement les quantités produites en France et qu'il fallut bien justifier de leur emploi. La thèse a été également réfutée, de manière beaucoup moins connue, par l'étude du général Keller sur *Les chars de combat pendant la campagne 1939-1940*, datée de mars 1941. Sa deuxième partie sur les *Enseignements et vues d'avenir* contient la plus dure critique qui ait été jamais faite du haut commandement de l'armée française :

« *En bâtissant notre doctrine et en organisant nos unités en vue d'une bataille genre 1918, nous avons fait preuve d'un manque d'imagination lamentable* » ajoutant, à propos de l'emploi des chars : « *Dans l'exécution* [...] *ce fut le règne de l'improvisation, de la hâte, de la bousculade.* » Il concluait avec une honnêteté intellectuelle d'autant plus remarquable qu'elle fût précocement formulée : « *On sera probablement surpris un jour, quand on connaîtra exactement l'importance des forces allemandes mises en jeu contre nous entre le 10 mai et le 20 juin 1940, de leur modicité relative.* »

Cette importance est maintenant connue à l'exemplaire près en ce qui concerne les 35 Panzer Abteilungen engagés sur le Westfront à partir du 10 mai, en quasi-totalité dans les 10 Panzer Divisionen. À leurs 2581 à 2584 chars selon l'un ou l'autre, deux auteurs ont, récemment, ajouté en toute légitimité les 18 canons d'assaut automoteurs (que nous n'avions, nous, qu'en prototype), et ils auraient pu compter les 15 chars de la division motorisée SS-Totenkopf, ce qui ne ferait encore que 2617 blindés chenillés dans le meilleur des cas. Les quelques 650 chars restés dans les dépôts et compagnies d'instruction étaient pratiquement tous des engins légers types Panzer I et II et, au cours de la première phase, 18 chars seulement dont 7 Panzer III et IV, purent être envoyés en renfort le 20 mai aux 3. et 4. Pz.Div. qui avaient été particulièrement éprouvées par la bataille d'Hannut.

Au moment du fameux *Haltbefehl*, l'ordre d'arrêt qui cloua le 24 mai les Panzer devant Dunkerque, 40 % des dotations initiales de chars étaient plus ou moins temporairement hors de combat et on en décomptera 612 (hors chars de commandement) irrémédiablement perdus au 31 mai. Cette situation justifie à elle seule le retrait des blindés dans la perspective de la décision militaire définitive attendue de *Fall Rot* (seconde phase de l'offensive).

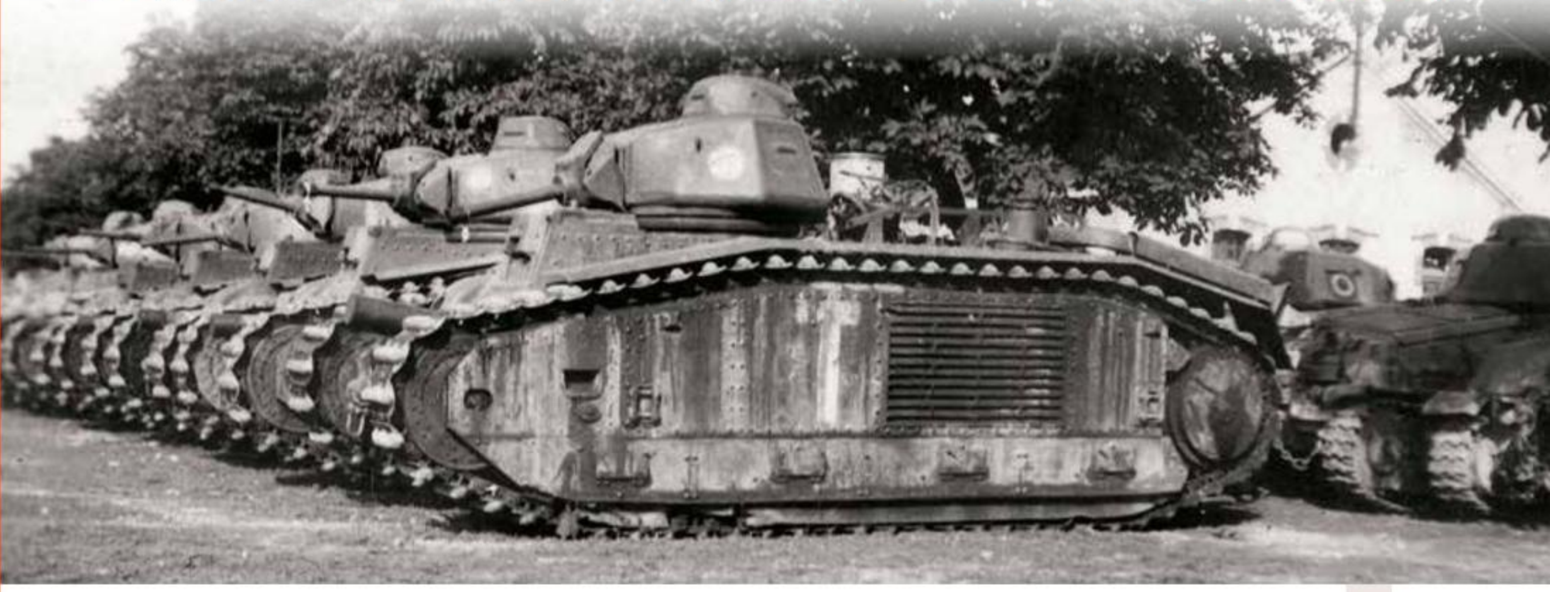
Un second renfort de 199 chars parvint dans les premiers jours de juin, dont 71 chars d'origine tchèque, 68 Panzer III et 15 Panzer IV distribués entre les autres divisions. Nous avons vu que, même après ce renfort, les deux AK (mot.) de Guderian attaquèrent le 10 juin au sud de l'Aisne avec 28 % de chars en moins que leurs quatre divisions blindées n'en avaient le 10 mai. Et en fin de campagne, l'effectif moyen des dix Panzer Divisionen sera encore inférieur de 20 % à leur effectif initial.

Le total des chars engagés dans la campagne ne fut donc effectivement majoré que des 217 livrés aux unités de combat en cours de campagne, pour atteindre au plus 2834 chars. Au regard de ce chiffre, le total des pertes le plus précisément connu est celui des chars de combat armés, hors chars de commandement : il s'élève à 753, soit 28 % de l'effectif total engagé. Selon certains auteurs, ce taux aurait été supérieur, plus de 45 % pour les chars de commandement, ce qui peut surprendre.

Au total, ces taux de perte définitive, quoique inférieurs à celui de 50 % que nous avons pu constater du côté français, étaient loin d'être négligeables pour une armée qui n'avait cessé d'aller de l'avant avec tout le loisir de récupérer ses chars en panne lorsqu'ils étaient réparables. Ils traduisaient en tout cas l'intensité des combats, sans qu'on puisse évidemment les imputer en détail aux combats de chars, à l'action antichar ou à toute autre cause. Les états-majors allemands allaient devoir en tirer les conséquences en ce qui concerne tant l'armement et surtout la protection de leurs propres engins, que la nécessité de renforcer les cadences de production pour soutenir des opérations qui iraient au-delà des six semaines qu'avait durées la « campagne à l'Ouest ». ■

Une Panzerspähwagen soufflée. *(Coll. FV)*

LA LIQUIDATION ET L'AMPLEUR DU BUTIN



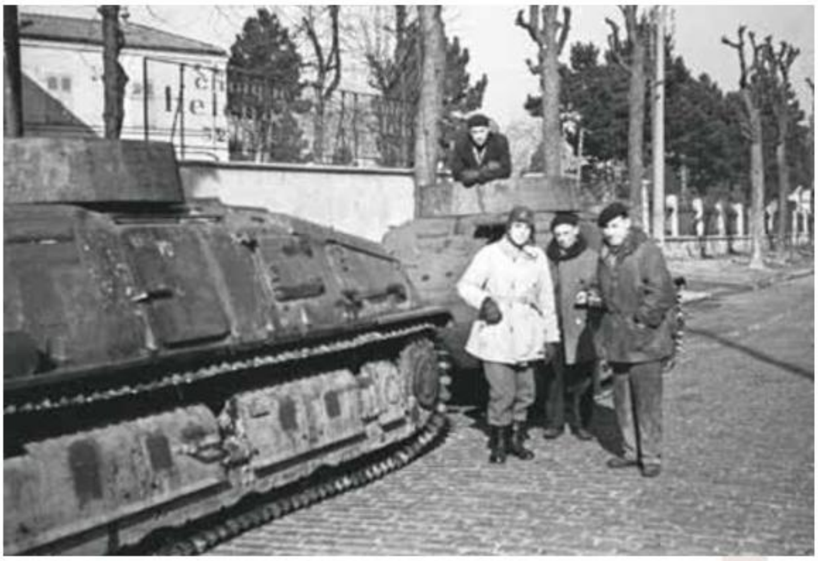
Pas perdus pour tout le monde

Au lendemain de l'armistice, la préoccupation des autorités d'occupation fut certes d'exiger les livraisons prévues par l'article 5, qui ne pouvaient guère rapporter plus de 250 chars, même en comptant ceux des parcs. Mais surtout de charger quatre commandements spécialisés, les *Panzerbeutestäbe*, de la récupération et de la remise en état des matériels abandonnés sur le terrain des combats ou sur les itinéraires de repli en zone occupée, de loin plus nombreux. Les chiffres les plus ordinairement cités portent sur quelque 1 900 chars « de butin » (*Beute*) utilisables, livrés ou récupérés : en chiffres arrondis, 600 H, 300 S, 800 R, 50 FCM, 150 B. Quoique supérieur de 200 unités, ce chiffre est cohérent avec celui de l'étude Trutat et montre bien que la quasi-totalité des chars considérés comme perdus du côté français ne l'était pas pour tout le monde.

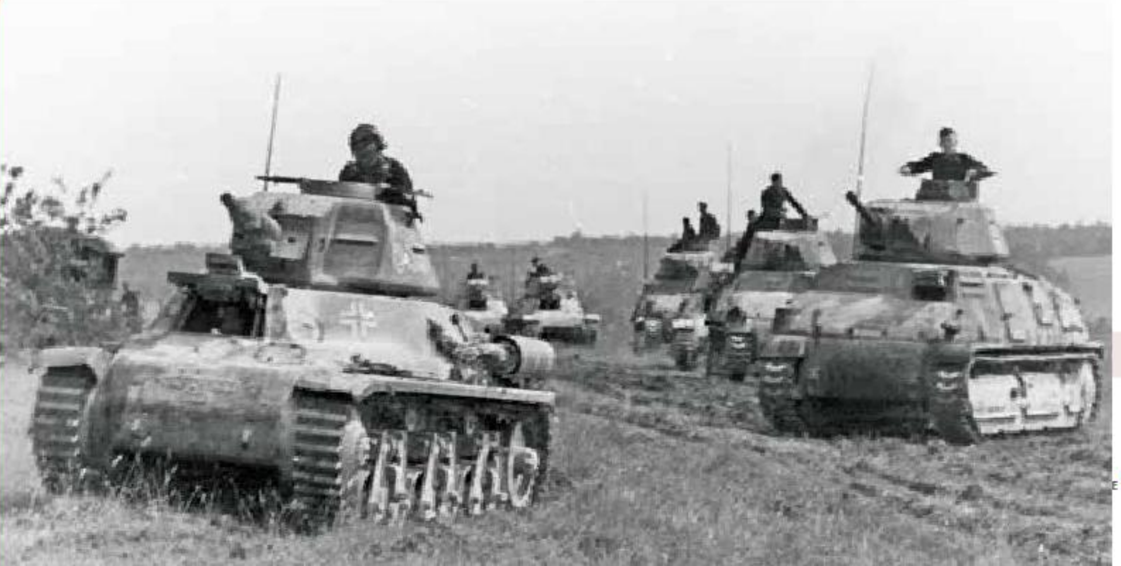
Chars et automitrailleuses confondus, les Allemands saisissent plus de 2 000 engins

Dans l'immédiat toutefois, et sauf la conversion d'une série de 200 chars R en chasseurs de chars équipés de canons de 4,7 cm tchèques, leur réutilisation dans les unités mécaniques de la Heer ne fut pas une priorité, à la différence de l'intérêt qu'elle porta aussitôt aux AMD 35 Panhard. Il est attesté par les documents allemands que trois des Panzer Divisionen engagées dans l'opération Barbarossa en furent dotées à raison de 54 voitures chacune plus une voiture spéciale radio et que, au 31 décembre 1941, 189 d'entre elles avaient été prises en compte et pour une bonne part détruites. Plus tard, à la dissolution de l'armée de l'armistice en novembre 1942, l'autorité militaire allemande récupéra ses 64 voitures autorisées plus quelques dizaines d'autres tirées des dépôts, camouflées ou non. Ces AMD participèrent elles aussi aux missions de sécurité.

Retour à Périgueux, cette fois à la caserne Saint-Front, où les chars des DCR et des DLM se sont trouvés rassemblés. La photographie est précoce. Au premier plan de l'alignement des B1 *bis* est visible le 383 *Kemmel* du 47e BCC. Derrière lui se profile un rang de Somua S35. *(Coll. S. Bonnaud)*



Prise devant la Clinique de Beauté Helena Rubinstein du très chic 52, rue du Faubourg Saint-Honoré à Paris, cette insolite photographie, non datée, est difficile à expliquer. Les S35 sont fatigués, une gueuse simule le poids de la tourelle. Remise en état sous l'Occupation ? Cure de jouvence chez Helena ? *(Coll. F. Vauviller)*



Dans cette unité, les Allemands ont reconstitué le binôme chars légers H - chars moyens S qui avait été adopté, à titre temporaire, dans les DLM. Leur plus visible modification réside dans le clocheton ouvrant. *(BA)*

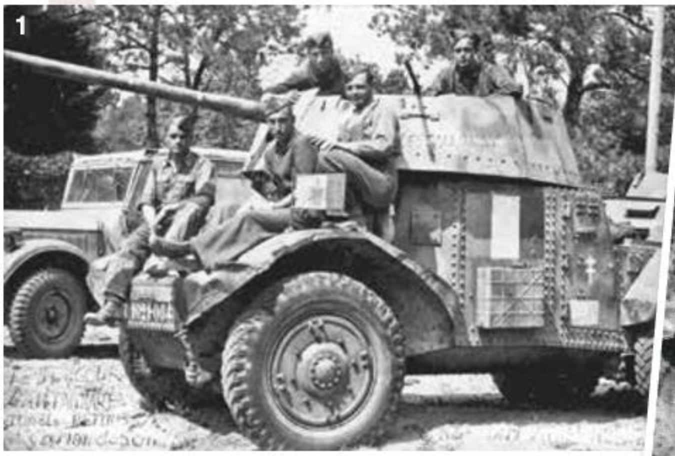
LA LIQUIDATION ET L'AMPLEUR DU BUTIN

Malgré leurs handicaps au regard des conceptions tactiques allemandes, spécialement la tourelle monoplace, l'intérêt pour les chars français se raviva au fur et à mesure que les pertes augmentaient sur le front de l'Est. Les plus nombreux mais les moins intéressants car en général les moins bien armés, étaient les chars R35 ; nombre d'entre eux furent rétrocédés à la Roumanie [14] et à l'Italie, [15] les autres étant détourellés et utilisés pour le transport des munitions. Une brigade rassembla en zone occupée un certain nombre de chars des autres types, notamment H et S, qui servirent à l'instruction initiale des divisions qui venaient se reconstituer en zone occupée, en dernier lieu la 21.PzDiv. en juin 1944.

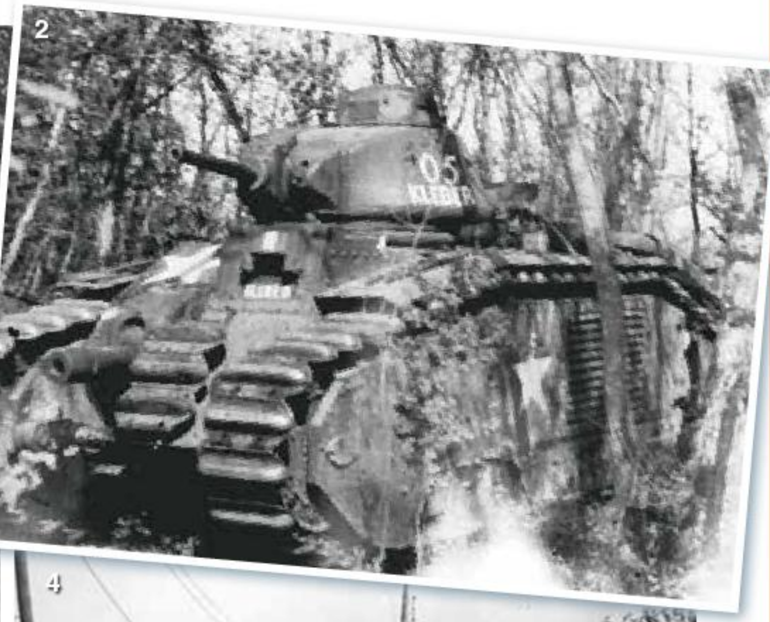
À l'exception d'une trentaine de Somua livrés à l'Italie, ces mêmes types formèrent en association dans des pelotons mixtes des *Sicherung Panzer Abteilungen* qui assurèrent des missions de protection et de maintien de l'ordre dans toute l'Europe, de la Norvège à la Grèce en passant par la Yougoslavie et bien entendu la France. Peu de monde hors des milieux spécialisés aura noté que, hormis une poignée de Panther retraitant à travers la capitale, ce sont ces chars français de fabrication 1940 qu'on voit, aux couleurs allemandes, dans les rues de Paris lors des combats de la Libération. Plus glorieusement, d'autres, y compris des B 1*bis*, participèrent au siège et à la liquidation des poches allemandes de l'Atlantique en mai 1945. ■

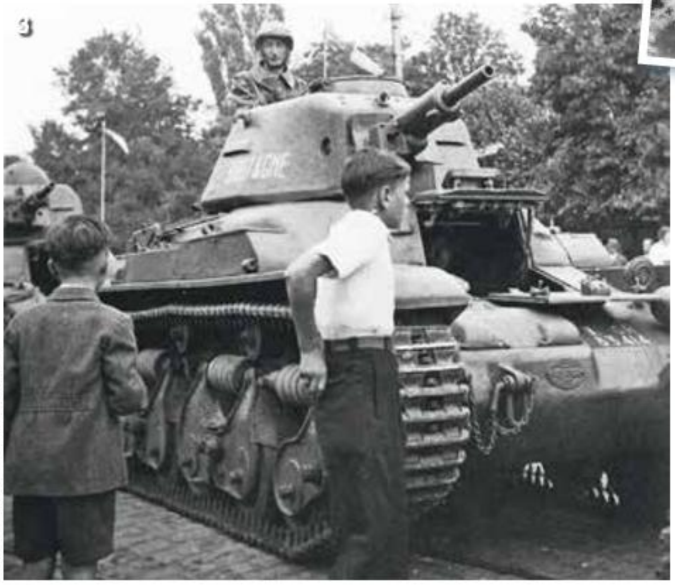
Quelques-uns de nos blindés de 1940 retrouveront, à la Libération, leurs couleurs

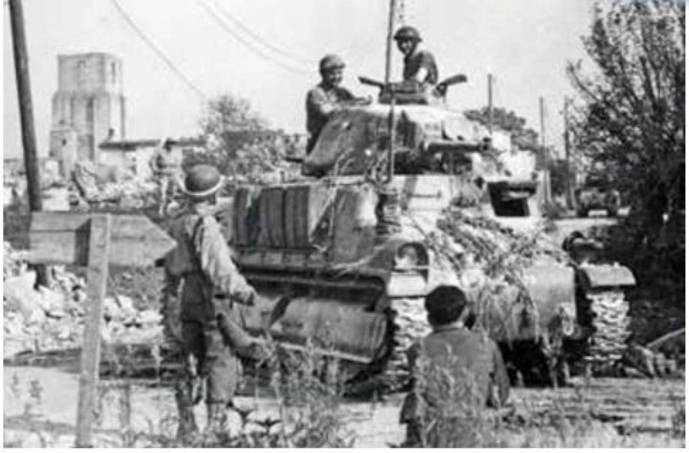
Pour conclure sous LES BONNES COULEURS, voici un florilège de blindés français de 1940 dans l'armée de la Libération :
1 - AMD 35 modifiée par les Allemands avec un 5cm KwK 39, récupérée par l'escadron Besnier.
2 - Char B 1*BIS* du 13e dragons.
3 - RENAULT R 35 de la GRM.
4 - SOMUA S 35 du 13e dragons.
5 - HOTCHKISS H 39 de la GRM au Maroc. Ceux-là ne sont jamais passés sous la croix noire.



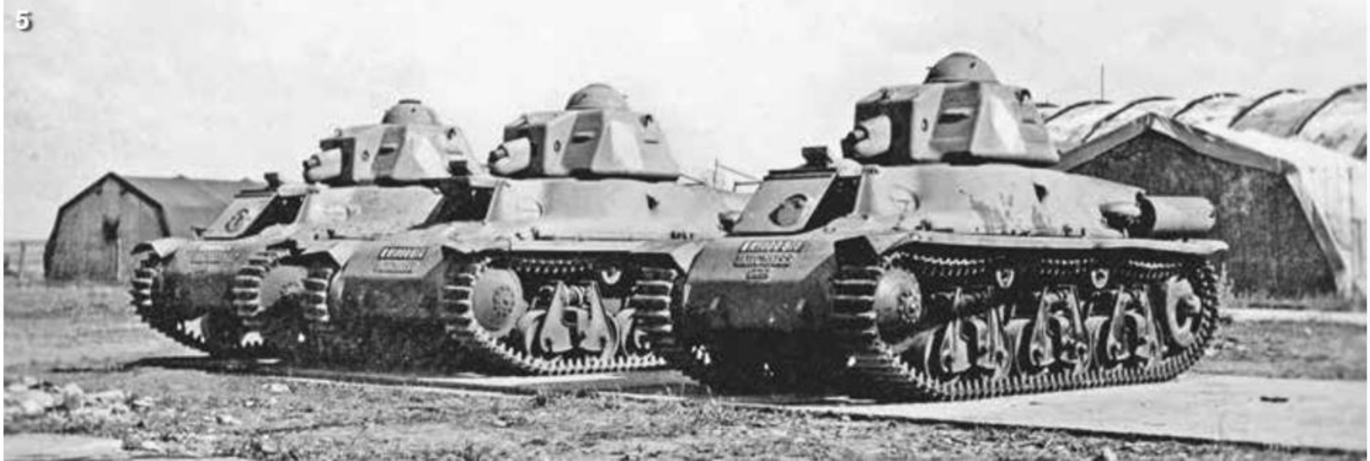
Fonds Pascal Danjou







Fonds Pascal Danjou et DR



Coll. Alain Alvarez

NOTES

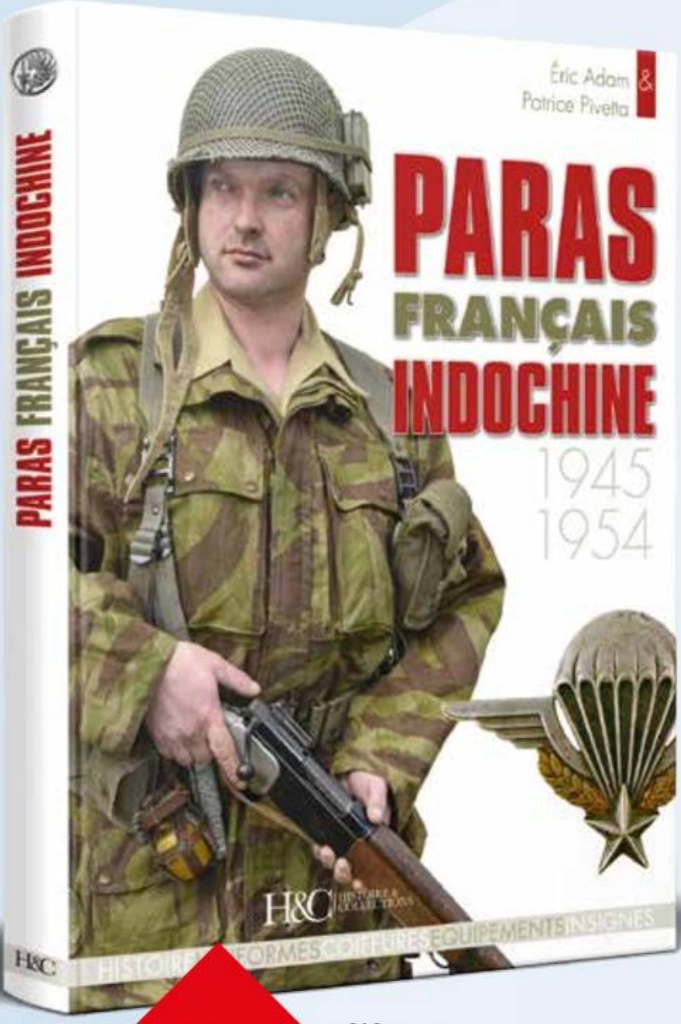
[14] Elle en avait déjà reçu 40 livrés par la France à la veille de la guerre.

[15] Celle-ci bénéficia aussi de livraisons directes sous l'égide de la Commission italienne d'armistice avec la France (CIAF) : 64 chars livrés à l'automne 1940.

À nouveau DISPONIBLES !

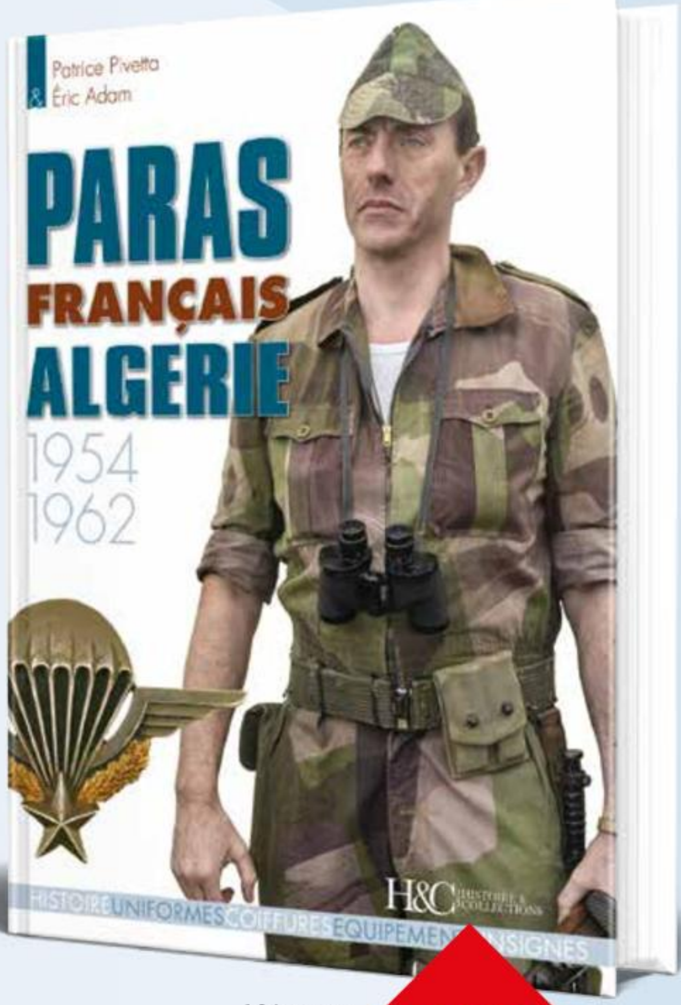
en tirages limités

Vos livres de référence


Éric Adam & Patrice Pivetta
PARAS FRANÇAIS INDOCHINE
1945 1954
H&C HISTOIRE & COLLECTIONS
HISTOIRE UNIFORMES COIFFURES EQUIPEMENTS INSIGNES

39,95 €

212 pages
Format 23 x 31 cm
ISBN : 9791038011083


Patrice Pivetta & Éric Adam
PARAS FRANÇAIS ALGERIE
1954 1962
H&C HISTOIRE & COLLECTIONS
HISTOIRE UNIFORMES COIFFURES EQUIPEMENTS INSIGNES

164 pages
Format 23 x 31 cm
ISBN : 9791038011090

39,95 €

Les troupes aéroportées de l'armée française ont connu une croissance fulgurante au cours de la guerre d'Indochine, après les prémices des unités mises sur pied avec l'aide des Alliés en 1943-1945. Les combats d'Indochine, par leur violence et leur caractère sporadique, vont mettre à dure épreuve les unités, qui multiplient les sauts de combat sur tous les points chauds, jusqu'au sacrifice à Dien Bien Phu. Du point de vue de l'uniforme et des équipements, cette période est caractérisée par une grande hétérogénéité, s'exprimant par des silhouettes de combattants particulièrement originales, qui ont fait l'objet de 24 reconstitutions en couleurs. Les illustrations combinent des cartes détaillées, des photos en couleurs (uniformes, équipements, personnages) et une sélection de clichés d'époque.

Le second ouvrage présente les Paras en Algérie, la description de leurs tenues, l'ensemble des insignes métalliques et tissu, le fameux béret rouge, mais aussi les parachutes, le matériel de largage et l'armement. Un chapitre est consacré aux Commandos parachutistes de l'Air, un sujet injustement méconnu. Bien que cette période se caractérise par l'homogénéité de l'uniforme et des équipements, de nombreux détails spécifiques à certains régiments persistent. Les silhouettes des combattants ont donc fait l'objet de 25 reconstitutions en couleurs. Les illustrations combinent des cartes détaillées, des photos de détail en couleurs et une sélection de clichés d'époque.

Les auteurs, passionnés par leur sujet depuis de nombreuses années, ont accumulé une quantité importante d'objets de collection. Ils ont également mené des recherches complètes, en puisant dans les documents officiels aussi bien que dans les témoignages des anciens combattants.

COMMANDEZ NOS LIVRES SUR WWW.HISTOIREETCOLLECTIONS.COM

Bulletin de commande

À retourner avec votre règlement à GBM
Histoire & Collections 5, avenue de la République 75011 Paris
Commandes de l'étranger : nous contacter par mail contact@histecoll.com

Je souhaite commander : GBM137

DESCRIPTIF		Qté	Prix unitaire	Total
☐ PARAS FRANÇAIS ALGÉRIE	9791038011090		39,95 €	
☐ LES FORTIFICATIONS DU III^e REICH	9782352504504		39,95 €	
☐ PARAS FRANÇAIS INDOCHINE	9791038011083		39,95 €	
☐ HOMMES ET OUVRAGES DE LA LIGNE MAGINOT (T.3)	9791038011106		42,95 €	
☐ GI - GUIDE DU COLLECTIONNEUR (T.1)	9782352500315		42,95 €	
☐ GI - GUIDE DU COLLECTIONNEUR (T.2)	9782352500780		44,95 €	
☐ LES EQUIPEMENTS CAMOUFLÉS DE L'ARMÉE ALLEMANDE	9791038010765		19,95 €	
☐ LA TRACTION AVANT CITROËN SOUS L'UNIFORME (T.2)	9791038011595		39,95 €	
☐ NORMANDIE 44 LES CASQUES ALLEMANDS	9791038010772		19,95 €	
☐ GBM N° 133	9791038010505		12,50 €	
☐ GBM N° 134	9791038010833		12,50 €	
☐ GBM N° 135	9791038011069		12,50 €	
☐ GBM N° 136	9791038011724		12,50 €	
☐ RAIDS N° 419	9791038011847		7,50 €	
☐ MILITARIA N° 429-430	9791038011830		9,50 €	
☐ CHARGE UTILE N° 340	9791038011878		7,50 €	
☐ STEEL MASTERS N° 182	9791038011861		7,90 €	
☐ ÉCRIN HISTOIRE ET COLLECTIONS	9791038010703		22,00 €	
TOTAL DE LA COMMANDE ▸				

FRAIS D'EXPÉDITION
☐ Pour la France . . . . 6 €
☐ Pour les DOMTOM . . . . 8 €

Mes coordonnées

Nom
Prénom
Adresse
Code postal ☐☐☐☐☐ Ville
N° Tél. ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ Année de naissance ☐☐☐☐
E-mail

☐ *Cochez cette case, si vous ne souhaitez pas être informé des offres commerciales de H&C et de ses partenaires*

Mon règlement

☐ Chèque bancaire, ou postal à l'odre d'Histoire et Collections
☐ Carte bancaire

N° ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐
Expire fin ☐☐☐☐
Code crypto ☐☐☐
(les 3 chiffres au dos de votre CB)

Date et signature obligatoires

Offre réservée aux clients France Métropolitaine. Les tarifs indiqués sur cette page sont valables jusqu'au 31/12/2021. Les informations recueillies font l'objet d'un traitement informatique à des fins d'abonnement, de fidélisation et de prospection commerciale. En retournant ce formulaire, vous acceptez que GBM, responsable de traitement, utilise vos données personnelles pour les besoins de votre commande, de la relation Client et d'actions marketing sur ses produits et services. Vous disposez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement, de portabilité, de limitation, de retrait de votre consentement à tout moment. Vous disposez également du droit de vous opposer sans motif au traitement de vos données à des fins de prospection, y compris publicité ciblée et profilage. Pour exercer vos droits précités, il suffit de nous écrire : GBM DPO - 5, avenue de la République - 75011 PARIS.

www.histoireetcollections.com

Nos revues

GBM
136
Mourmelon 1940
Les chars B au tombeau

12,50 €
GBM N° 136
Trimestriel

GBM
135
JUIN 1940

12,50 €
GBM N° 135
Trimestriel

GBM
134
DE GAULLE ET LA FORCE CUIRASSÉE
1934-1940

12,50 €
GBM N° 134
Trimestriel

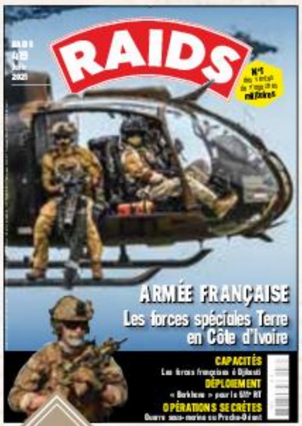
GBM
133
10 MAI - 4 JUIN 1940
2800 BLINDÉS PERDUS EN 26 JOURS

12,50 €
GBM N° 133
Trimestriel

22 €
ÉCRIN
Histoire & Collections

La boutique GBM

Histoire de GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL


RAIDS
ARMÉE FRANÇAISE
Les forces spéciales Terre en Côte d'Ivoire

7,50 €

RAIDS
N°419
Mensuel

MILITARIA
N° 429-430
LES MITRAILLEURS
1915

8,90 €

MILITARIA N°429-430
Mensuel

CHARGE UTILE
340
LES CAMIONS
PEGASO

7,50 €

CHARGE UTILE
N°340
Mensuel

STEEL masters
Numéro 182
96K6 PANTSIR

7,90 €

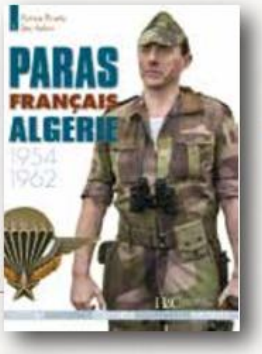
STEEL MASTERS
N°182
Bimestriel

Nos nouveautés

La Traction Avant
CITROËN
SOUS L'UNIFORME

39,95 €

Format
23 x 32 cm
Couverture
reliée


PARAS
FRANÇAIS
ALGÉRIE
1954
1962

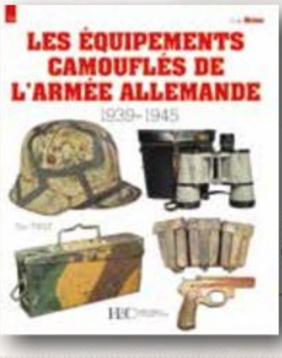
39,95 €

Format
23 x 32 cm
Couverture
reliée

PARAS
FRANÇAIS
INDOCHINE
1945
1954

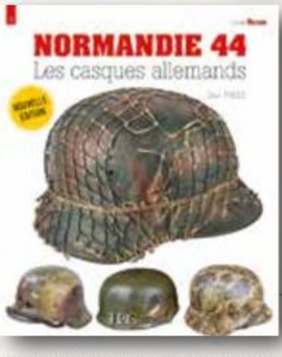
39,95 €

Format
23 x 32 cm
Couverture
reliée


LES ÉQUIPEMENTS
CAMOUFLÉS DE
L'ARMÉE ALLEMANDE
1939-1945

19,95 €

Format
20 x 24 cm
Couverture
souple


NORMANDIE 44
Les casques allemands

19,95 €

Format
20 x 24 cm
Couverture
souple

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT

42,95 €

Format
15 x 24 cm
Couverture
reliée

Nos livres

FORTIFICATIONS
DU IIIe REICH

39,95 €

Format
23 x 32 cm
Couverture
reliée

GI
GUIDE DU COLLECTIONNEUR

42,95 €

Format
23 x 31 cm
Couverture
reliée

GI
GUIDE DU COLLECTIONNEUR

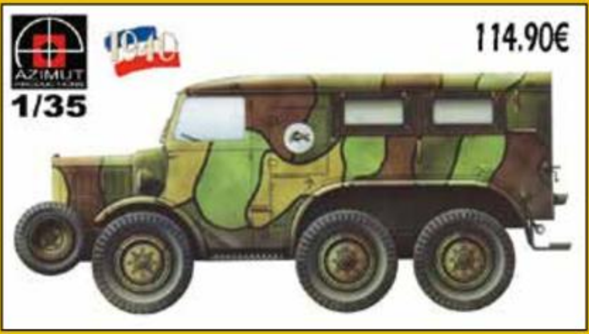
44,95 €

Format
23 x 31 cm
Couverture
reliée

AZIMUT PRODUCTIONS

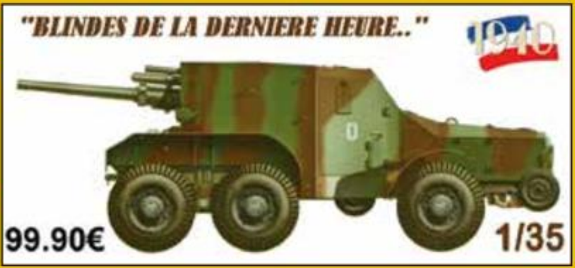
ENCORE PLUS D'OFFRES SUR AZIMUTPRODUCTIONS.SHOP

Tél : 01.44.59.33.44
50, rue de Montreuil
75011 PARIS



1/35
1940
114.90€

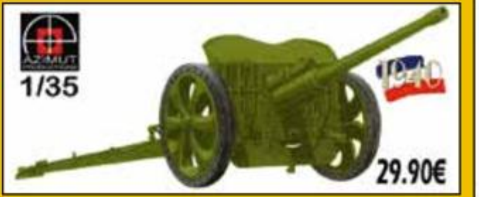
LAFFLY W15 TCC BLINDE
61ème BACA/ 2ème DCR
résine, photodécoupe,
canon laiton, décals



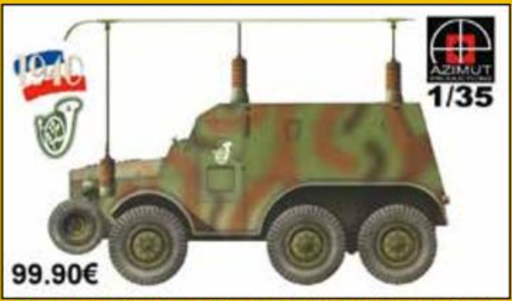
"BLINDES DE LA DERNIERE HEURE.."
1940
99.90€
1/35

VDP LORRAINE TYPE 28
4ème RDP 1937-1940
kit complet plastique, résine,
photodécoupe, décals

CANON 47mm SA mod.1937
résine,
tube laiton



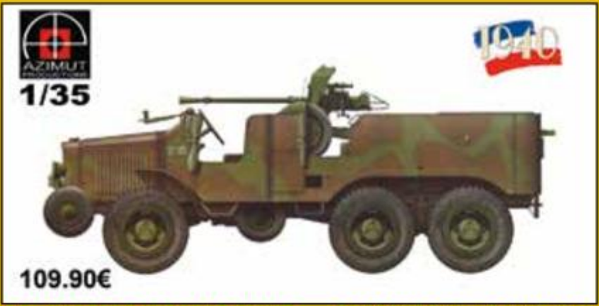
1/35
1940
29.90€



1940
1/35
99.90€

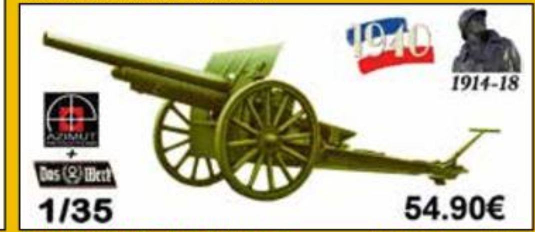
LORRAINE 28 TSF BLINDE 5ème BCP MAI-JUIN 1940
intérieur détaillé, résine,décals

EQUIPAGE LORRAINE TRC/VBCP
1/35
29.90€



1/35
1940
109.90€

LAFFLY VDP S20 PORTE CANON 25mm DRAGONS PORTES 1939-1940
plastique, résine, photodécoupe et décals

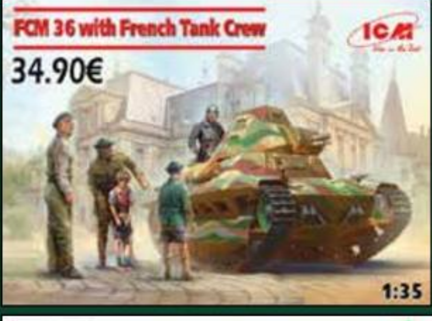


1940
1914-18
Das Werk
1/35
54.90€

CANON 105L Mle 13 SCHNEIDER avec avant train et munitions
kit complet plastique, résine, photodécoupe

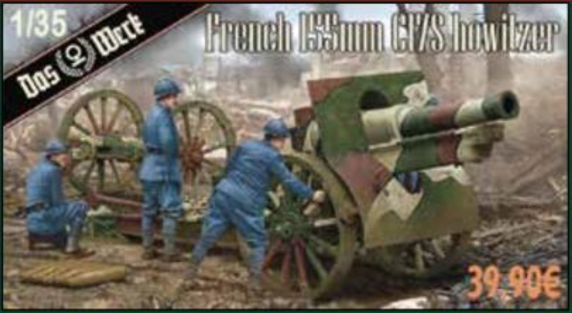
1940
x2
12.90€
1/35

CONVERSION 155mm C17S 1940
roues DS Michelin + munitions pour kit DAS WERK

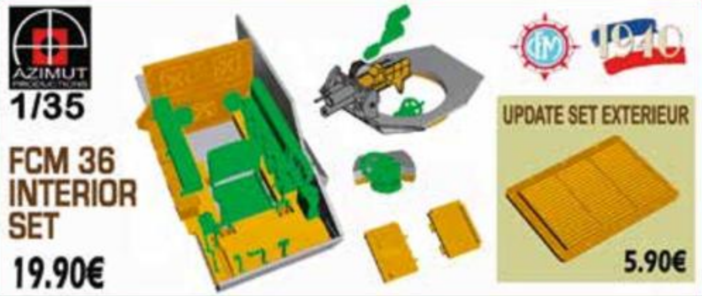


FCM 36 with French Tank Crew
ICM
34.90€
1:35

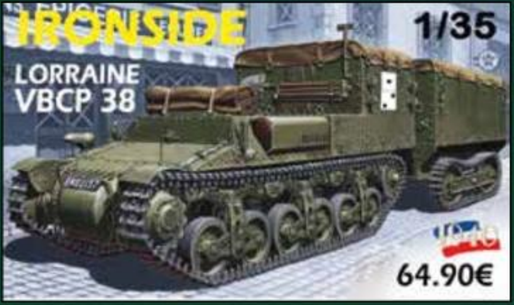
29.90€
1/35
COLONEL DE GAULLE 1937-1939



1/35
Das Werk
French 155mm C17S howitzer
39.90€



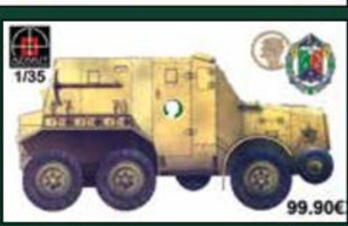
1/35
1940
FCM 36 INTERIOR SET
19.90€
UPDATE SET EXTERIEUR
5.90€

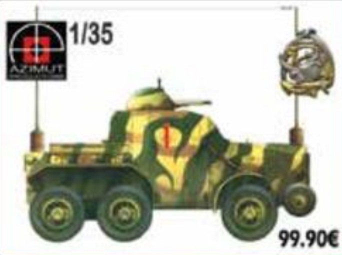


IRONSIDE
1/35
LORRAINE VBCP 38
1940
64.90€

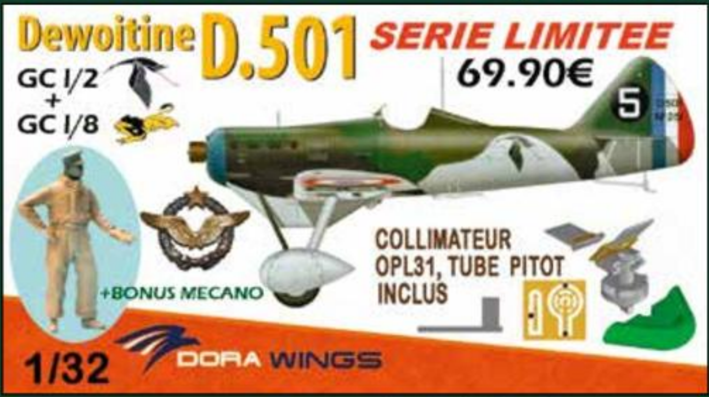
1/32
1940
2020
OPTION
PILOTE+MECANICIEN
ARMEE DE L'AIR 27.90€

LAFFLY S15 RAM
1er REC MAROC 1940
intérieur détaillé, résine, photodécoupe, décals





LAFFLY S15 TOE
MAGHREB/AOF 1940
intérieur détaillé, résine, photodécoupe, décals



Dewoitine D.501
SERIE LIMITEE
69.90€
GC I/2
+
GC I/8
5
+BONUS MECANO
COLLIMATEUR OPL31, TUBE PITOT INCLUS
1/32
DORA WINGS

COMMANDES/CONTACT PAR TEL: 01.44.59.33.44 PAR EMAIL: AZIMUT PRODUCTIONS@CEGETEL.NET
FRAIS DE PORT: 9.00€/COMMANDE FRANCO DE PORT A PARTIR DE 120.00€